FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

INVITALIA
L'AGENZIA PER LO SVILUPPO

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

MEF Ministero dell'Economia e delle Finanze

MINISTERO DELL'INTERNO

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

MINISTERO DEL TURISMO REPUBBLICA ITALIANA

Agenzia per la Coesione Territoriale

REGIONE CALABRIA

Mims Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Aggiudicazione servizio di ingegneria a architettura dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. "Invitalia" in qualità di CENTRALE DI COMMITTENZA prot. n. 0255738 del 08.09.2023

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

AEROPORTO CIVILE DI LAMEZIA TERME (CZ)

SACAL Società Aeroportuale Calabrese

REGOLAMENTO (UE) 139/2014 - CERTIFICAZIONE AEROPORTO E REGOLAMENTO (UE) 2015/1998

A.U. - Accountable Manager	**Maintenance Manager**	**CIRCOLARE ENAC APT-16**
Dott. Marco FRANCHINI	Ing. Filippo MALAFARINA	**Post Holder Progettazione**
		Ing. Stefania RAIMONDO

S.A.CAL. S.p.A. Società Aeroportuale Calabrese

PROGETTO ESECUTIVO
(Codice Appalti D. Lgs 36/2023)

Progetto: *"Riqualifica della viabilità e delle aree di sosta"* dell'aeroporto di Lamezia Terme - CIS L03.
-CIG: 9906072D35; CUP: H84G22000040009
Contratto Istituzionale di sviluppo *"CIS Volare"*
Ambito di intervento: Trasporti e mobilità sostenibili - Fondi CIS scheda L03
CONTRATTO SIA SACAL prot. n. n. 007/2024/RCA
PSA (Masterplan 2012-2027) approvazione ENAC nota n.107905 del 24.10.2017
ENAC "Scheda A" - L03 - parcheggi e viabilità

PROGETTISTA DELL'OPERA
Ing. Andrea Benincasa di Caravacio

GEOLOGI
Dott. Geol. Gianluigi Mazzilli - Dott. Geol. Pierluigi Arbore

COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE
Geom. Salvatore Cipolla

BIM MANAGER
Arch. Marcella Blasi

RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO
Ing. Matteo Mastroianni

Nemesis Ingegneria Srl
Via P. Toselli 6 - Torino
NEMESIS INGEGNERIA
Ing. Andrea Benincasa di Caravacio
Ing. Cristina Alasia
Geom. Salvatore Cipolla
Ing. Elisa Cappuccio
Geom. Juri Salza

Ingegneri Guadagnuolo & Partners Srl
Via A. Colavita 19 - Lamezia Terme (CZ)
INGEGNERI GUADAGNUOLO & PARTNERS
Ing. Alessandro Guadagnuolo
Ing. Luigi Guadagnuolo

SIGEA SaS
Via Savonarola 9 - Corato (BA)
Dott. Geol. Gianluigi Mazzilli
Dott. Geol. Pierluigi Arbore

ORDINE INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI TORINO
Dott. Ing. R. ANDREA BENINCASA di CARAVACIO n° 6601 X

OGGETTO ELABORATO

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Approvazione ENAC

Riferimento Elaborato	Data	Scala	Codice elaborato	Rev.
	LUGLIO 2025	-	PE T00 IA00 AMB RE02	B

REVISIONI	REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
	D					
	C					
	B	LUGLIO 2025	REVISIONE A SEGUITO MODULI ISPETTIVI CONTECO	M. PESCE	A. GUADAGNUOLO	A. BENINCASA
	A	MAGGIO 2025	PRIMA EMISSIONE	M. PESCE	A. GUADAGNUOLO	A. BENINCASA

INDICE

1 PREMESSA 3

2 INQUADRAMENTO NORMATIVO4

2.1 Atti legislativi di riferimento 4

2.2 Riepilogo dei pareri ambientali acquisiti 4

2.2.1 Decreto VIA n. 219 del 21.10.2015 4

2.2.2 Nota MIC-SABAP CZ-KR n. 6251-P del 22.08.2024 8

2.2.3 Nota MIC SABAP CZ-KR n. 8858-P del 25.11.24 10

2.2.4 Conferenza dei Servizi Decisoria – Decreto DG n. 7 del 13.02.25 13

2.2.5 Approvazione del Masterplan 2021/2027 (nota ENAC n. 38124-P del 07.03.2025) 13

2.2.6 Nota MIC SABAP CZ-KR n. 5207-P del 02.07.25 14

2.2.7 Nota MIC SABAP CZ-KR n.5701-P del 22.07.25 15

2.3 Oggetto ed ambito di applicazione della disciplina 17

2.4 Finalità e criteri di redazione della Relazione paesaggistica 19

2.5 Contenuti della Relazione paesaggistica per tipologia di opera/intervento 20

2.6 Struttura e contenuti della Relazione 21

3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE 23

3.1 Il contesto paesaggistico 23

3.1.1 Inquadramento geografico 23

3.1.2 I caratteri paesaggistici 24

3.1.3 I sistemi naturalistici ed i beni di interesse naturalistico 25

3.1.4 I sistemi insediativi 28

3.2 L'area di intervento 34

3.2.1 La struttura del paesaggio 34

3.3 Approfondimenti vegetazionali 43

3.3.1 Introduzione 43

3.3.2 Flora e vegetazione in area vasta 45

3.3.3 Aspetti floristico-vegetazionali dell'area di indagine 53

3.3.4 Vegetazione dell'area di progetto 58

3.4 Gli aspetti percettivi 58

3.4.1 Caratteri visuali e percettivi del paesaggio 58

3.4.2 La individuazione dei punti di vista strutturanti 61

3.4.3 Analisi delle visuali 63

4 LE OPERE IN PROGETTO 74

4.1 Interventi su alberature interferenti con Progetto CIS L1 e Progetto CIS L3 75

5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO 82

5.1 Zona Economica Speciale 84

5.2 Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico Della Calabria (QTRP) 86

5.2.1 Beni paesaggistici ex art. 136 D.Lgs 42/2004 94

5.2.2 Beni paesaggistici ex art. 142 D.lgs 42/2004 96

5.2.3 Aree naturali protette 101

5.3 Regolamento n.4 del 2024 "Gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio forestale regionale" 103

5.4 Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto idrogeologico (PAI) della Regione Calabria 104

5.5 Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) della regione Calabria 108

5.6 Piano Stralcio per l'erosione costiera (PSEC) della regione Calabria 110

5.7 Rischio Sismico 110

5.8 Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Calabria 111

5.9 Piano di Tutela della Qualità dell'Aria della Regione Calabria (PRQA) 113

5.10 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Catanzaro (PTCP) 116

5.11 Piano Strutturale Comunale di Lamezia Terme 121

5.12 Piano Regolatore Generale di Lamezia Terme 129

5.13 Il sistema dei vincoli 132

5.13.1 Vincoli paesaggistici 132

6 PARAMETRI DI LETTURA DELLE CARATTERISTICHE DI QUALITÀ E CRITICITÀ PAESAGGISTICHE, DEL RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE E VALUTAZIONE DEI PRINCIPALI TIPI DI MODIFICAZIONI E DI ALTERAZIONI 133

6.1 INTERFERENZA DEL PROGETTO CON LA FORMAZIONE VEGETAZIONALE ESISTENTE 134

6.2 VALUTAZIONE DEI CARATTERI DEL PAESAGGIO 135

6.3 IMPATTI SULLA QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DELLE STRUTTURE VEGETALI E DEGLI ELEMENTI CARATTERISTICI PAESAGGISTICI 137

6.4 IMPATTI SULLA QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DI SENSIBILITÀ DELLA PERCEZIONE VISIVA DEL PAESAGGIO - ANALISI PREVISIVA ANTE E POSTOPERAM - RENDER DEL PROGETTO 141

7 ANALISI DEGLI IMPATTI SECONDO IL D.P.C.M. 12/12/2005 145

8 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SUL PAESAGGIO 150

9 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO152

10 COMPATIBILITA’ CON LE DISPOSIZIONI DI TUTELA 155

11 CONCLUSIONI 159

12 BIBLIOGRAFIA 161

1 PREMESSA

Questa relazione è redatta ai sensi del DPCM 12 dicembre 2005, in attuazione dell'art. 146 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (Dlgs n. 42/2004). Non essendo ancora emanata alcuna norma regionale concernente i contenuti della relazione paesaggistica, così come prescritto all'art. 3 del citato DPCM 12 dicembre 2005, essa viene redatta secondo le indicazioni contenute nel suo Allegato pubblicato nella GU n. 25 del 31 gennaio 2006, ed in particolare all'art. 2 (Criteri per la redazione), con gli obiettivi fissati all'art. 1 (Finalità) e con i contenuti elencati all'art. 3 (Contenuti della relazione paesaggistica).

La finalità è quella di dimostrare la conformità e la compatibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni normative del QRTP ed alla specifica disciplina del Codice ed è redatta secondo quanto previsto dai punti 2 e 3 dell'Allegato al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12/12/2005 (di seguito DPCM).

Pertanto, la presente relazione analizza, dettagliatamente, lo stato dei luoghi interessati dai lavori, gli elementi di valore paesaggistico e culturali presenti nelle aree oggetto di intervento, i potenziali impatti sul paesaggio delle opere da realizzare e gli elementi di mitigazione e compensazione necessari per il perseguimento degli obiettivi di tutela Paesaggistica.

Pertanto, nella presente relazione, sono riportate le indicazioni in merito alle aree interessate da vincoli interferenti con le nuove opere previste nel Progetto esecutivo per ottenere una più approfondita conoscenza del contesto Ambientale, Paesaggistico e Normativo dell'area e si è focalizzata l'attenzione sulle ricadute e mitigazioni che il tratto interessato dal presente genererà sul contesto della città di Lamezia Terme.

Alla presente si considerano allegati tutti gli elaborati grafici facenti parte il Progetto esecutivo delle opere in oggetto.

2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 Atti legislativi di riferimento

Ai fini della redazione della presente relazione sono stati presi in considerazione i seguenti atti legislativi:

- DLgs n. 42 del 22/1/2004 c.d. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", così come modificato dal D Lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e DLgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal DLgs. 26 marzo 2008, n. 62 e DLgs. 26 marzo 2008, n. 63;
- DPCM 12 Dicembre 2005, recante "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica";

La predetta documentazione è stata presa in esame al fine di poter avere piena contezza delle disposizioni normative inerenti alla redazione della Relazione ed in particolare per quanto attiene agli aspetti contenutistici.

2.2 Riepilogo dei pareri ambientali acquisiti

2.2.1 Decreto VIA n. 219 del 21.10.2015

Con nota prot. 219 del 21/10/2015, è stata decretata la compatibilità ambientale del "Piano di Sviluppo Aeroportuale" dell'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme presentato da ENAC, subordinata alle prescrizioni e raccomandazioni riportate.

Sez. A)

Quadro progettuale

1. *in fase di progettazione esecutiva si dovrà provvedere alla predisposizione dei progetti afferenti agli interventi di inserimento paesaggistico, con riferimento sia alla naturalizzazione, sia allo spostamento di un tratto del canale Manchetta, sia ai percorsi ciclopedonali dei quali si dovrà provvedere alla realizzazione entro il completamento degli interventi previsti dal PSA.*
2. *nel progetto esecutivo si dovrà preferire il conferimento dei materiali di risulta ad impianti di recupero piuttosto che a discarica;*
3. *nella progettazione esecutiva degli edifici si dovrà tener conto di misure per l' efficientamento energetico;*

4. *dovrà essere presentata una relazione che descriva la gestione dei rifiuti in ambito aeroportuale e ne preveda il miglioramento nel rispetto delle priorità della gerarchia indicata all'art. 179 del D.Lgs. 152/2006;*
5. *dovrà essere presentato il piano di utilizzo terre ex art. 186 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.11. prima dell'inizio dei lavori con particolare riferimento al "Tronchetto";*

Quadro ambientale

6. *dovranno essere applicate le misure di mitigazione in fase di cantiere previste nello SIA e verificata la necessità di eventuali altre, come barriere filtro mobili;*

Clima acustico

7. *in fase di esecuzione dei lavori si dovranno adottare schermature acustiche provvisorie laddove sulla base di rilievi foncimetrici di cantiere, si riscontrino situazioni di disturbo presso i recettori;*
8. *a seguito di specifici rilievi da eseguirsi durante l'esercizio dello scalo, qualora da questi dovessero essere confermate le previsioni degli studi presentati, che evidenziano un superamento del livello Lva di 65dB, i ricettori contrassegnati dallo SIA con i numeri 5 e 6 dovranno essere oggetto di risanamento acustico da parte del proponente;*

Acque

9. *in fase di progettazione esecutiva si dovrà verificare:*
   1) *la eventuale necessità di percentuale di aggottamento delle acque;*
   2) *l'utilizzo della prevista tecnologia CF A o di fanghi polimerici biodegradabili laddove la falda è interessata dalla costruzione di manufatti con fondazioni profonde;*
10. *in fase di progettazione esecutiva, gli interventi da effettuarsi in corrispondenza dei corsi d'acqua dovranno recepire le indicazioni dell'Autorità idraulica competente, il cui parere dovrà essere trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, ai fini della verifica di ottemperanza;*
11. *tutti i progetti esecutivi di gestione/ trattamento acque dovranno essere assoggettati a verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;*

Vegetazione, fauna ecosistemi e aree protette

12. *in riferimento alle misure da mettere in atto per evitare fenomeni di bird striking, al fine di valorizzare al contempo gli aspetti vegetazionali, in fase di progettazione esecutiva si dovrà provvedere ad uno studio relativo alla scelta di idonee essenze da mettere a dimora;*
13. *in riferimento alla realizzazione dei nuovi interventi vegetazionali:*

a) le operazioni dovranno essere eseguite da tecnici specializzati, dovranno essere predisposti capitolati di appalto nei quali saranno indicate tutte le azioni, riferite sia alla realizzazione sia alla gestione degli interventi;

b) per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone si dovrà far ricorso ali' approvvigionamento del materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato; qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un'idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale;

c) gli interventi dovranno essere supportati da successive cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione e comunque ripetute con frequenze idonee per un periodo non inferiore ai cinque anni successivi all'ultimazione dei lavori;

Piano di monitoraggio ambientale

14. Entro sei mesi dal decreto VIA dovrà essere presentato il progetto operativo del Piano di Monitoraggio Ambientale che dovrà trattare tutti gli aspetti già trattati nel PMA ed essere integrato in relazione a:

a. ambiente idrico superficiale: i parametri da monitorare dovranno essere definiti fra quelli ricompresi nella Tabella 3 "Valori limite di emissione in acque superficiali ed in fognatura" del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. -Parte Terza, Allegato 5 e dovranno essere descritte le metodiche di monitoraggio;

b. ambiente idrico sotterraneo: dovrà essere previsto il monitoraggio della falda sia in termini qualitativi sia quantitativi e dovranno esserne descritte le metodiche;

c. dovranno essere previste idonee procedure che indichino le azioni da intraprendere nel caso in cui in corso d'opera o al loro termine dovessero verificarsi degli effetti imprevisti, negativi sulla componente indagata o qualora gli interventi di mitigazione non dovessero ottenere i risultati previsti;

d. dovrà essere prevista una banca dati georeferenziata per il contenimento dei dati di monitoraggio, da cui estrarre report informativi;

Sez. B)

Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:

1. Sotto il profilo della tutela archeologica:

1.1. in corrispondenza delle aree che da progetto verranno sottoposte a movimento terra dovrà essere prevista un'indagine archeologica preventiva consistente in scavi da eseguire con

metodo archeologico-stratigrafico. Dette indagini, il cui esito potrà comportare variazioni dell'architettonico previsto, dovranno essere esaustive e raggiungere lo strato vergine, entro l'area di sedime delle strutture previste da progetto, da effettuarsi a mano tramite personale specializzato;

1.2. in considerazione della delicatezza del lavoro, sarà necessario avvalersi di un tecnico rilevatore e di un archeologo professionista di adeguata formazione nel campo della ricerca archeologica in possesso, salvo quanto precisato al riguardo nel parere della competente Direzione Generale Archeologia del MiBACT, dei titoli previsti dal D.M. MiBACT 20 marzo 2009, n. 60, con l'incarico di posizionare l'area dell'intervento· e di elaborare i rilievi di ogni emergenza antica rintracciata;

1.3. dette indagini dovranno mirare alla lettura puntuale delle stratigrafie alla documentazione ed allo studio dei reperti eventualmente rinvenuti. L'archeologo professionista dovrà redigere la relativa documentazione dello scavo stratigrafico (giornale di scavo, schede UUSS riprese fotografiche, relazione finale, ecc), mentre il tecnico-rilevatore avrà cura di effettuare un accurato posizionamento e rilievo archeologico con sistema GIS dell'area dell'intervento ed elaborare sul terreno i rilievi di ogni emergenza e stratigrafia emerse (rilievi grafici su supporto cartaceo e in formato dwg georeferenziato, riprese fotografiche e fotomosaico);

1.4. al termine delle indagini archeologiche, le eventuali emergenze individuate dovranno in ogni caso essere conservate e valorizzate secondo le prescrizioni che verranno appositamente impartite dalla competente Soprintendenza di settore, con cui dovrà esssere anche progettata una pannellistica da esporre all'interno della struttura aeroportuale ed una pubblicazione a carattere scientifico-divulgativo;

1.5. soltanto al termine di ciascuna procedura di verifica preventiva la Soprintendenza competente di settore rilascerà un nulla-osta che potrà comunque prevedere un'assistenza archeologica continua nel corso di tutte le successive altre fasi di cantiere;

1.6. l'intera procedura sarà condotta sotto la direzione scientifica della Soprintendenza competente di settore, che si avvarrà del funzionario archeologo del competente· Ufficio Territoriale, a cui dovranno essere consegnati tempestivamente i reperti eventualmente recuperati nel corso delle attività archeologiche, nonché tutta la relativa documentazione (rilievi grafici su supporto cartaceo e in formato dwg georeferenziato, riprese fotografiche, schedatura reperti, relazione finale);

1.7. l'esito positivo di dette indagini potrà comportare eventuali variazioni di progetto che verranno indicate dalla competente Soprintendenza di settore;

2. Sotto il profilo della tutela paesaggistica:

2.1. *la piantumazione di essenze arboree sempreverdi lungo il torrente Cantagalli deve interessare tutto il percorso ed essere estesa su tutte e due i lati;*
2.2. *l'area prospiciente il nuovo aerotel, l'area destinata a parcheggi e la viabilità interna vengano attrezzate con una più folta piantumazione di alberature a medio ed alto fusto;*
2.3. *il progetto della nuova aerostazione passeggeri venga ulteriormente sviluppato con particolare riferimento alla soluzione compositiva/funzionale ed architettonica che approfondisca il rapporto del prospetto sul land-side con le strutture in affiancamento del viadotto di accesso in quota al livello partenze e la sistemazione degli spazi a terra (sottoviadotti ed area antistante);*
2.4. *la struttura della copertura in legno lamellare della nuova aerostazione passeggeri venga rivestita adottando soluzioni che assicurino una continuità stilistico-estetica con le strutture esistenti e progettate;*
2.5. *i progetti esecutivi degli interventi del piano di sviluppo aeroportuale vengano sottoposti alla valutazione della Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio del MiBACT e della competente Soprintendenza di settore per il nulla-osta definitivo.*

Per un approfondimento delle modalità di ottemperanza alle prescrizioni si rinvia alla relativa Relazione di Ottemperanza.

2.2.2 Nota MIC-SABAP CZ-KR n. 6251-P del 22.08.2024

Con nota MIC|MiC_SABAP-CZ-KR|22/08/2024|0006251-P è stato rilasciato il parere unico favorevole riferito all'intero Masterplan aggiornato a settembre 2022, con prescrizioni, ai sensi dell'art. 146, comma 5, e dell'art. 28, comma 4, del D. Lgs. n. 42/2004; ai sensi dell'art. 41, comma 4, All. I.8 comma 5, del D. Lgs. 36/2023 e DM 60/2000.
In particolare, considerata l'entità degli interventi proposti e la potenzialità archeologica elevata dell'area di prescrive quanto segue:
Tutti gli interventi di scavo e movimento terra dovranno essere effettuati sotto la continua assistenza in corso d'opera di archeologi di 1^ fascia (cioè in possesso di laurea specialistica o quadriennale vecchio ordinamento + titolo di specializzazione/perfezionamento oppure dottorato di ricerca oppure master di II livello + 12 mesi di attività pratica cioè 252 giorni di esperienza professionale) e/o archeologi di 2^ fascia (in possesso di laurea specialistica o quadriennale v.o. + 12 mesi cioè 252 giorni di esperienza professionale o curriculare) pur sempre sotto coordinamento di un archeologo di prima fascia e/o eventualmente di terza fascia purché affiancato durante le attività da un archeologo di prima fascia a norma del D.M. 244/2019 e allegato 2, svolti sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza, finalizzati a verificare le interferenze di natura archeologica. In caso di

rinvenimenti (stratigrafie e strutture antiche) sarà cura della committenza segnalarli tempestivamente a questa Soprintendenza che valuterà i necessari provvedimenti di tutela, previsti dal D. Lgs. 42/2004 e detterà le ulteriori eventuali prescrizioni, necessarie alla tutela, messa in sicurezza e conservazione dei manufatti antichi che potranno comportare anche eventuali approfondimenti, ampliamenti di indagine, scavo archeologico stratigrafico in corso d'opera, e/o varianti tecniche rispetto all'intervento previsto. Sarà inoltre necessario prevedere la presenza di almeno un tecnico- con comprovata esperienza nel rilievo archeologico e nella documentazione grafica, che avrà l'incarico di posizionare, georeferenziare e individuare catastalmente l'area dell'intervento, nonché di elaborare sul terreno i rilievi di ogni eventuale emergenza e stratigrafia emerse (rilievi grafici su supporto cartaceo e in formato dwg georeferenziato, ecc.) e il cui CV dovrà essere valutato ai fini del possesso dei requisiti secondo la normativa vigente e trasmesso tempestivamente allo scrivente ufficio; tale attività potrà essere espletata anche dall'archeologo incaricato dalla sorveglianza se in possesso dei medesimi requisiti. Nel caso fosse necessario, i professionisti dovranno essere affiancati da un antropologo e da un paleobotanico. Il professionista archeologo incaricato dovrà redigere la documentazione scientifica (giornale di scavo, documentazione fotografica, relazione finale ed eventuali schede UUSS e UUSSMM, elenchi dei materiali e delle cassette, prima pulitura e schedatura dei reperti eventualmente recuperati, ecc.) anche in caso di esito negativo delle indagini archeologiche. Circa le modalità della documentazione, una copia della quale dovrà essere trasmessa a questo ufficio per il tramite della committenza entro 30 giorni dalla fine dei lavori, il professionista incaricato potrà rapportarsi con il funzionario archeologo di zona, che detiene la direzione scientifica per la parte archeologica. Il materiale archeologico eventualmente rinvenuto dovrà essere custodito a cura della committenza in appositi locali di deposito e, alla chiusura dei lavori, una volta lavato e classificato, dovrà essere consegnato a questa Soprintendenza, previa autorizzazione al trasporto, in apposite e idonee cassette di plastica impilabili, fatta eccezione per quei reperti particolarmente significativi (ad es. frammenti di statue, iscrizioni, oggetti in metallo, e in genere tutto quanto rientrante nella definizione dei c.d. small finds), che dovranno essere segnalati e consegnati tempestivamente. A conclusione dei lavori sarà, inoltre, cura della committenza, provvedere agli oneri relativi ai necessari restauri dei materiali eventualmente portati in luce nonché alla pubblicazione dei dati di scavo, per i quali questo Istituto, che ne ha la direzione scientifica, si riserva di dare specifiche disposizioni. Gli oneri derivanti dalle prescrizioni di questa Soprintendenza sono a carico della committenza.

La data di inizio delle attività di scavo e movimento terra rivolte alla realizzazione degli interventi di che trattasi e i curricula degli archeologi incaricati dovranno essere comunicati con congruo anticipo

(almeno 15 gg) a questa Soprintendenza finalizzata unicamente alla valutazione dei requisiti in conformità di cui all'allegato 2 del DM 244/2019 e all'art. 1 della L. n. 110/20214"

Pertanto, si ritiene necessario procedere con una sorvglianza archeologica attiva durante l'esecuzione dei lavori al fine di prevenire rischi di dispersione o alterazione di elementi di valore storico e culturale.

Ad ogni buon modo fine si fa presente che per la realizzazione delle opere previste e descritte sommariamente nelle schede allegate dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:

*7. "**Riqualificazione della viabilità di accesso all'aeroporto e realizzazione di nuovi parcheggi:** il singolo intervento edilizio e la sistemazione esterna, facente parte di un progetto complessivo di sviluppo più ambizioso, andrà successivamente valutato e autorizzato previa presentazione del progetto esecutivo e successivo rilascio del singolo parere. Si rammenta comunque che a corredo dell'istanza, dovrà essere predisposta, inderogabilmente, anche la seguente documentazione: relazione paesaggistica completa, redatta ai sensi del DPCM 12/12/2005, con l'evidenza della compatibilità dell'intervento ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo presente, delle mitigazioni proposte e la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica; relazione sui materiali utilizzati e delle cromie; relazione sulle demolizioni da eseguire e relazione agronomica. Con riferimento alle opere di rete interrate di cavi elettrici relativi alla illuminazione prevista, siano essi interferenti con ambiti tutelati e non, si dispone, a fine lavori, di procedere con il recupero dei suoli deteriorati dalle attività lavorative mediante il ripristino vegetativo della coltre superficiale mediante la posa in opera di uno strato sufficiente di terreno vegetale e successivo intervento di idrosemina e messa a dimora di essenze arboree di specie uguali a quelle presenti nel paesaggio circostante. Si dovranno mantenere e curare anche in futuro i rinverdimenti e le previste piantumazioni disposte intorno all'area parcheggi".*

In sede di progettazione esecutiva si è ottemperato alle prescrizioni indicate mediante la redazione della Relazione Paesaggistica completa, conforme al DPCM 12/12/2005, contenente l'analisi di compatibilità paesaggistica, le misure di mitigazione previste e la verifica di coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica. Sono stati inoltre prodotti la relazione sui materiali e sulle cromie adottate, la relazione relativa alle demolizioni previste e la relazione agronomica.

2.2.3 Nota MIC SABAP CZ-KR n. 8858-P del 25.11.24

Con nota MIC|MiC_SABAP-CZ-KR|25/11/2024|00088587-P, la Soprintendenza ha espresso parere favorevole; tuttavia, al fine di una più efficace mitigazione della proposta progettuale rispetto al contesto dell'ambito tutelato, sono state richieste le seguenti prescrizioni:

ASPETTI PAESAGGISTICI

1) Dovranno necessariamente essere previste delle specie arboree autoctone a mitigazione ed ornamento degli spazi architettonici esterni avendo cura di definirne qualitativamente e sulla base di una apposita relazione agronomica, i futuri progetti esecutivi;

2) Le pavimentazioni impermeabili dovranno essere limitate al minimo necessario a soddisfare le funzionalità degli spazi e i requisiti normativi. I nuovi percorsi esterni secondari dovranno essere realizzati con materiale compatibile al contesto paesaggistico tutelato, atto anche a garantire la giusta permeabilità del terreno, adottando soluzioni tipo soluzione "erborella". Inoltre, dovrà essere opportunamente prevista della vegetazione autoctona arbustiva sempreverde. A tal proposito, dovranno essere previsti dei sistemi drenanti il tutto da sottoporre per approvazione nei futuri livelli di progettazione attraverso uno studio dettagliato e graficizzato;

3) Stante la rilevanza del progetto, le facciate opache di chiusura per cui è prevista una tamponatura con finitura ad intonaco bianco, dovranno essere invece caratterizzate da delle soluzioni estetiche maggiormente incisive che saranno assentite da questo Ufficio successivamente su apposita proposta progettuale;

ASPETTI ARCHEOLOGICI

Tutto ciò premesso sotto il profilo della tutela archeologica, ai sensi delle norme citate in premessa e fatti salvi i diritti dei terzi e degli aventi diritto, si prescrive quanto segue: Tutti gli interventi di scavo e movimento terra dovranno essere effettuati sotto la continua assistenza in corso d'opera di archeologi di 1^ fascia (cioè in possesso di laurea specialistica o quadriennale vecchio ordinamento + titolo di specializzazione/perfezionamento oppure dottorato di ricerca oppure master di II livello + 12 mesi di attività pratica cioè 252 giorni di esperienza professionale) e/o archeologi di 2^ fascia (in possesso di laurea specialistica o quadriennale v.o. + 12 mesi cioè 252 giorni di esperienza professionale o curriculare) pur sempre sotto coordinamento di un archeologo di prima fascia e/o eventualmente di terza fascia purché affiancato durante le attività da un archeologo di prima fascia a norma del D.M. 244/2019 e allegato 2, svolti sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza, finalizzati a verificare le interferenze di natura archeologica. In caso di rinvenimenti (stratigrafie e strutture antiche) sarà cura della committenza segnalarli tempestivamente a questa Soprintendenza che valuterà i necessari provvedimenti di tutela, previsti dal D. Lgs. 42/2004 e detterà le ulteriori eventuali prescrizioni, necessarie alla tutela, messa in sicurezza e conservazione dei manufatti antichi che potranno comportare anche eventuali approfondimenti, ampliamenti di indagine, scavo

archeologico stratigrafico in corso d'opera, e/o varianti tecniche rispetto all'intervento previsto. Sarà inoltre necessario prevedere la presenza di almeno un tecnico- con comprovata esperienza nel rilievo archeologico e nella documentazione grafica, che avrà l'incarico di posizionare, georeferenziare e individuare catastalmente l'area dell'intervento, nonché di elaborare sul terreno i rilievi di ogni eventuale emergenza e stratigrafia emerse (rilievi grafici su supporto cartaceo e in formato dwg georeferenziato, ecc.) e il cui CV dovrà essere valutato ai fini del possesso dei requisiti secondo la normativa vigente e trasmesso tempestivamente allo scrivente ufficio; tale attività potrà essere espletata anche dall'archeologo incaricato dalla sorveglianza se in possesso dei medesimi requisiti. Nel caso fosse necessario, i professionisti dovranno essere affiancati da un antropologo e da un paleobotanico. Il professionista archeologo incaricato dovrà redigere la documentazione scientifica (giornale di scavo, documentazione fotografica, relazione finale ed eventuali schede UUSS e UUSSMM, elenchi dei materiali e delle cassette, prima pulitura e schedatura dei reperti eventualmente recuperati, ecc.) anche in caso di esito negativo delle indagini archeologiche. Circa le modalità della documentazione, una copia della quale dovrà essere trasmessa a questo ufficio per il tramite della committenza entro 30 giorni dalla fine dei lavori, il professionista incaricato potrà rapportarsi con il funzionario archeologo di zona, che detiene la direzione scientifica per la parte archeologica. Il materiale archeologico eventualmente rinvenuto dovrà essere custodito a cura della committenza in appositi locali di deposito e, alla chiusura dei lavori, una volta lavato e classificato, dovrà essere consegnato a questa Soprintendenza, previa autorizzazione al trasporto, in apposite e idonee cassette di plastica impilabili, fatta eccezione per quei reperti particolarmente significativi (ad es. frammenti di statue, iscrizioni, oggetti in metallo, e in genere tutto quanto rientrante nella definizione dei c.d. small finds), che dovranno essere segnalati e consegnati tempestivamente. A conclusione dei lavori sarà, inoltre, cura della committenza, provvedere agli oneri relativi ai necessari restauri dei materiali eventualmente portati in luce nonché alla pubblicazione dei dati di scavo, per i quali questo Istituto, che ne ha la direzione scientifica, si riserva di dare specifiche disposizioni. Gli oneri derivanti dalle prescrizioni di questa Soprintendenza sono a carico della committenza.

La data di inizio delle attività di scavo e movimento terra rivolte alla realizzazione degli interventi di che trattasi e i curricula degli archeologi incaricati dovranno essere comunicati con congruo anticipo (almeno 15 gg) a questa Soprintendenza finalizzata unicamente alla valutazione dei requisiti in conformità di cui all'allegato 2 del DM 244/2019 e all'art. 1 della L. n. 110/20214.

Si rammenta, nel rispetto della procedura stabilita, che l'avvio delle lavorazioni di ogni singolo intervento è subordinato all'approvazione, da parte di questo Ufficio competente, dei curricula degli archeologi incaricati alla sorveglianza, ai sensi dell'art. 41 del Dlg 36/2023. Pertanto, qualsiasi

mancato rispetto di tali disposizioni comporterà l'immediata sospensione dei lavori come previsto dall'art. 28 del D. Lgs 42/2004. Si rammenta altresì che la contravvenzione delle prescrizioni contenute nella presente nota costituirà elemento di
caducazione dell'efficacia di ogni eventuale richiesta di qualsivoglia beneficio, fiscale od altro, avanzato dalla proprietà o da suo delegato, ferma restante l'obbligatorietà dell'azione penale ai sensi della normativa vigente in materia. A tal proposito dovrà essere comunicata a questo Ufficio la data di inizio dei lavori.

Le superfici dell'area risultano attualmente pavimentate in conglomerato bituminoso tradizionale. Si precisa che tali aree saranno oggetto esclusivamente di una riorganizzazione planimetrica, senza interventi sulle fondazioni né introduzione di nuovi sistemi drenanti. Di conseguenza, sia le superfici della viabilità interna sia i nuovi stalli verranno realizzati in conglomerato bituminoso.

In merito alla componente vegetale, al fine di salvaguardare il valore paesaggistico e ambientale del sito, è previsto l'espianto e il successivo reimpianto delle stesse specie presenti, garantendo così la continuità ecologica e preservazione del paesaggio.

Si assicura che tutti gli interventi di scavo e movimento terra saranno effettuati con sorveglianza archeologica in corso d'opera, secondo quanto prescritto, e sotto il coordinamento di un archeologo di prima fascia, nel rispetto di quanto previsto dal D.M. 244/2019 e allegato 2, nonché sotto la direzione scientifica della Soprintendenza.

2.2.4 Conferenza dei Servizi Decisoria – Decreto DG n. 7 del 13.02.25

A seguito della Conferenza di Servizi e in base a quanto previsto dall'art. 3 del D.P.R. n. 383/1994 e dall'art. 14-bis della Legge n. 241/1990, è stato adottato il provvedimento conclusivo.Nota ENAC n. 38124-P del 07/03/2025

2.2.5 Approvazione del Masterplan 2021/2027 (nota ENAC n. 38124-P del 07.03.2025)

Il progetto, denominato "Revisione e aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2021-2027 dell'aeroporto di Lamezia Terme", è stato approvato con provvedimento definitivo emesso con nota prot. n. 33148-P del 07/03/2025, ai sensi dell'art. 1, comma 6, del D.L. 28 giugno 1995, n. 251, coordinato con la Legge di conversione 3 agosto 1995, n. 351.

In merito agli aspetti ambientali, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha stabilito, con nota prot. n. 10088 del 25/01/2023, la non assoggettabilità dell'intervento alla procedura di

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Inoltre, con provvedimento n. 000007 del 13/02/2025, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha concluso positivamente la Conferenza di Servizi, formalizzando l'intesa tra lo Stato e la Regione Calabria.

2.2.6 Nota MIC SABAP CZ-KR n. 5207-P del 02.07.25

Con nota MIC|MiC_SABAP-CZ-KR|02/07/2025|0005207-P è stato espresso parere unico favorevole con prescrizioni riportate di seguito:

Riqualificazione della viabilità di accesso all'aeroporto e realizzazione di nuovi parcheggi:

- *La prevista pavimentazione (area di parcheggio) in conglomerato bituminoso, dovrà essere del tipo drenante, ad elevata resistenza meccanica e carrabile. La cromia dovrà essere adeguata al contesto tutelato;*
- *I pannelli fotovoltaici sulle coperture dei parcheggi dovranno essere totalmente integrati e quindi parte integrante della copertura;*
- *Con riferimento alle opere di rete interrate di cavi elettrici relativi alla illuminazione prevista, siano essi interferenti con ambiti tutelati e non, si dispone, a fine lavori, di procedere con il recupero dei suoli deteriorati dalle attività lavorative mediante il ripristino vegetativo della coltre superficiale mediante la posa in opera di uno strato sufficiente di terreno vegetale e successivo intervento di idrosemina e messa a dimora di essenze arboree di specie uguali a quelle presenti nel paesaggio circostante.*
- *Le essenze arboree espiantate, essendo per lo più del tipo adulto, dovranno essere reimpiantate con ogni supporto necessario per adattarsi al nuovo ambiente, ritenendo questo Ufficio che il loro spostamento non è solo un'operazione tecnica ma un intervento di tutela del patrimonio culturale e paesaggistico esistente;*
- *Dovrà essere previsto un adeguato impianto di irrigazione per mantenere e curare anche in futuro i rinverdimenti e le previste piantumazioni disposte intorno all'area parcheggi.*

Per gli aspetti archeologici:

Considerata l'entità degli interventi proposti e la potenzialità archeologica dell'area, al fine di tutelare l'eventuale patrimonio archeologico sepolto, questo Ufficio, fatti salvi i diritti di terzi, per quanto di competenza, prescrive la sorveglianza in corso d'opera, durante tutti i lavori che prevedono scavo e

movimento terra, da parte di un archeologo di prima fascia ai sensi della Legge 110 del 22 luglio 2014 e del D.M. 244/2019 o eventualmente, di seconda fascia purché in possesso dei requisiti richiesti dalla vigente normativa che in tal caso verrà coordinato da un professionista di Fascia I, il cui CV dovrà essere valutato ai fini del possesso dei requisiti dallo scrivente ufficio almeno 15 gg. prima dell'inizio dei lavori.

Si fa presente che gli oneri derivanti dalle prescrizioni di questa Soprintendenza sono a carico del proponente. L'archeologo designato dovrà prendere contatti all'inizio dei lavori e rapportarsi quotidianamente con il funzionario archeologo di zona (dott. Alfredo Ruga– alfredo.ruga@cultura.gov.it), che detiene la direzione scientifica per la parte archeologica.

L'archeologo avrà cura di redigere la documentazione di scavo (giornale di scavo, riprese fotografiche, relazione finale e compilazione TEMPLATE GNA) anche qualora l'esito delle indagini dovesse risultare negativo e da trasmettere non oltre 30 gg. al termine dei lavori.

In caso di rinvenimenti archeologici (stratigrafie, reperti archeologici e/o strutture antiche) è fatto obbligo ai sensi dell'art. 90 del D. Lgs. 42/2004 di segnalazione tempestiva a questo Ufficio, che adotterà i necessari provvedimenti di tutela previsti dal citato D. Lgs. 42/2004, comportando anche eventuali varianti tecniche rispetto all'intervento previsto e/o eventuali approfondimenti di indagine, e detterà le ulteriori eventuali prescrizioni necessarie alla tutela, messa in sicurezza e conservazione dei manufatti antichi ai sensi della vigente normativa in materia di beni culturali. Inoltre, si invita a voler trasmettere, oltre al succitato curriculum vitae dell'archeologo designato, la data di inizio lavori attinente alle attività di scavo dei lavori medesimi, al fine di consentire a questa Soprintendenza le prescritte visite ispettive riferite alla sorveglianza archeologica.

È stato dato riscontro chiedendo chiarimenti in merito alla localizzazione della pavimentazione drenante richiesta, in quanto nel parere si fa riferimento a una generica "area di parcheggio" senza che ne siano fornite indicazioni puntuali o una chiara individuazione negli elaborati progettuali.

2.2.7 Nota MIC SABAP CZ-KR n.5701-P del 22.07.25

Con nota prot. MIC|MiC_SABAP-CZ-KR|0005701-P del 22/07/2025 è stata riscontrata la richiesta di chiarimenti relativa alla precedente comunicazione delle Soprintendenza, prot. n. 5207-P del 02/07/2025.

Viene precisato quanto segue:

1. Superfici di nuova realizzazione – stalli di sosta dell'ampliamento P2

Conferma la prescrizione impartita e che la stessa è da intendersi riferita, esclusivamente, agli stalli di sosta di nuova realizzazione del parcheggio P2;

2. Viabilità interna dell'ampliamento P2 (nuova ma in CBT, non drenante)

precisa che la prescrizione impartita non si applica alla viabilità interna dell'ampliamento, in quanto, tali superfici di nuova realizzazione e progettate in conglomerato bituminoso tradizionale sono servite da sistema idraulico di raccolta;

3. Cromia adeguata al contesto tutelato

conferma che la cromia (terrosa/naturale) prescritta si riferisce agli stalli di sosta di nuova realizzazione;

4. Aree asfaltate esistenti (CBT) con layout riorganizzato

conferma che, le aree asfaltate esistenti, già pavimentate in CBT e già destinate a parcheggio, oggetto unicamente di riorganizzazione planimetrica, senza rifacimento delle fondazioni né introduzione di nuove soluzioni drenanti, non rientrano tra le superfici oggetto delle prescrizioni.

In merito alle prescrizioni impartite dalla Soprintendenza, si precisa che quanto richiesto è stato pienamente recepito nelle revisioni B della progettazione esecutiva. In particolare:

- Per quanto riguarda le superfici di nuova realizzazione relative agli stalli di sosta dell'ampliamento del parcheggio P2, si precisa che tali interventi verranno realizzati nell'ambito di un distinto finanziamento e risultano pertanto esclusi dalla presente progettazione esecutiva. Di conseguenza, pur confermando che la prescrizione è stata recepita, essa si riferisce esclusivamente a opere non oggetto del presente progetto.

- In merito alla viabilità interna del medesimo ampliamento, si precisa che la prescrizione non è applicabile, in quanto le nuove superfici, pur realizzate in conglomerato bituminoso tradizionale non drenante, sono comunque servite da un sistema idraulico dedicato alla raccolta e gestione delle acque meteoriche, come previsto nel progetto esecutivo.

- Si conferma che la cromia prescritta è stata adottata per gli stalli di sosta di nuova realizzazione, al fine di garantire una maggiore armonizzazione dell'intervento con il contesto tutelato.

- Infine, con riferimento alle aree asfaltate esistenti, già pavimentate in conglomerato bituminoso tradizionale e già destinate a parcheggio, si precisa che, trattandosi di superfici oggetto esclusivamente di una riorganizzazione planimetrica, senza interventi sulle fondazioni né introduzione di nuove soluzioni drenanti, esse non rientrano tra le superfici soggette alle prescrizioni.

2.3 Oggetto ed ambito di applicazione della disciplina

Il primo elemento oggetto di approfondimento delle disposizioni normative e rappresentato dall'oggetto e dall'ambito di applicazione della disciplina della verifica di compatibilità paesaggistica.

In tale ottica, nel seguito sono riportate le principali disposizioni inerenti ai seguenti aspetti:

- definizione di paesaggio;
- identificazione dei beni paesaggistici;
- ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica.

Definizione di Paesaggio

In merito al primo aspetto, la nozione di paesaggio assunta dal Codice e riportata all'articolo 131, laddove si afferma per paesaggio "si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni".

Identificazione dei Beni paesaggistici

I Beni paesaggistici sono individuati dall'art. 134 del Codice nei seguenti termini:

1. Gli immobili e le aree di cui all'art. 136, ossia gli immobili ed aree di notevole interesse pubblico da assoggettare vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo. Tali beni, tutelati in base alla legge, sono cosi individuati dal citato articolo:
    a. "Bellezze individue" di cui alle lettere
        i. le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
        ii. le ville, i giardini e i parchi che si distinguono per la loro non comune bellezza;
    b. "Bellezze d'insieme", di cui alle lettere
        i. i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale

ii. le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

2. Le aree tutelate per legge così come indicate all'art. 142:
   a. i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
   b. i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
   c. i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
   d. le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
   e. i ghiacciai e i circhi glaciali;
   f. i parchi e le riserve nazionali o regionali e i territori di protezione esterna dei parchi;
   g. i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo n. 227/2001;
   h. le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici; le zone umide incluse nell'elenco previsto dal D.P.R. n. 448/1976;
   i. i vulcani;
   j. le zone di interesse archeologico individuate alla data del 1° maggio 2004.
3. Gli immobili e le aree specificatamente individuati a termini dell'art. 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici di cui all'art. 143.

Ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica

L'ambito di applicazione della verifica di compatibilità paesaggistica è definito dall'articolo 146 "Autorizzazione" e segnatamente al primo e secondo comma, laddove si afferma che "i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157, non possono distruggerli, né introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione e che "i soggetti di cui al comma 1 hanno l'obbligo di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere,

corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione.

Al fine di fornire un quadro maggiormente circostanziato dell'ambito di applicazione della disciplina, occorre dare conto delle altre tipologie di beni tutelati richiamate dalle disposizioni di cui all'articolo 146 e precedentemente non trattate.

In tal senso, i beni di cui all'articolo 143, comma 1 lettera d) sono rappresentati dagli eventuali "ulteriori immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c", mentre quelli di cui all'articolo 157 sono costituiti dagli immobili ed aree oggetto di notifiche eseguite, elenchi compilati, provvedimenti e atti emessi ai sensi della normativa previgente.

Stante quanto illustrato è possibile affermare che la disciplina della verifica di compatibilità paesaggistica debba essere applicata nel caso in cui le opere o gli interventi in progetto interessino beni assoggettati a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo espresso ai sensi della vigente o della previgente legislazione in materia, quelli tutelati per legge, nonché quelli sottoposti a tutela dai piani paesaggistici.

2.4 Finalità e criteri di redazione della Relazione paesaggistica

Come noto, il comma terzo del citato art. 146 del Codice disponeva che questa fosse "individuata, su proposta del Ministro, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni". In osservanza di detto disposto, con il DPCM 12 dicembre 2005 sono stati definiti finalità, criteri di redazione e contenuti della relazione paesaggistica che "correda, congiuntamente al progetto dell'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli articoli 159, comma 1 e 146, comma 2, d)" del Codice".

In merito alle finalità, come definito dall'art. 2 del citato DPCM, la Relazione "costituisce per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146, comma 5 del predetto Codice".

In tal senso, l'Allegato dispone che la Relazione contenga tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti, direttive, prescrizioni e ogni altra indicazione del piano paesaggistico, ovvero del piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Gli aspetti metodologici e contenutistici della Relazione sono fissati nell'Allegato al citato decreto con riferimento a:

- Criteri di redazione;
- Contenuti, articolati in "documentazione tecnica" ed "elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica", ed individuati nel dettaglio per diverse tipologie di opere.

Per quanto attiene ai criteri di redazione, secondo quanto riportato al capitolo 2 dell'Allegato, la Relazione dovrà dare conto di:

1. stato dei luoghi prima dell'intervento, con riferimento al contesto paesaggistico ed all'area intervento;
2. caratteristiche progettuali dell'intervento;
3. stato dei luoghi dopo intervento, con indicazione degli impatti sul paesaggio prodotti dalle trasformazioni proposte e degli elementi di mitigazione e di compensazione necessari.

La Relazione dovrà inoltre contenere anche tutti gli elementi utili all'Amministrazione competente per effettuare la verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali ed accertare:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

2.5 Contenuti della Relazione paesaggistica per tipologia di opera/intervento

Relativamente ai contenuti, il fattore centrale che connota le disposizioni in tal senso previste dall'Allegato, risiede nella loro diversa modulazione in relazione alla rilevanza dimensionale dell'opera o intervento in progetto.

A tale riguardo l'Allegato difatti distingue due tipologie di opere/interventi, rappresentate da quelli "di grande impegno territoriale" e da altri interventi i quali, non essendo identificati con una esplicita terminologia, a buon diritto possono essere individuati in tutti gli interventi ed opere che non presentano un grande impegno territoriale.

La prima tipologia, a sua volta articolata in relazione alla estensione in interventi od opere a "carattere areale" ed a "carattere lineare o a rete", è definita come costituita da "interventi e/o opere [che] caratterizzano e modificano vaste parti del territorio".

Occorre precisare che la distinzione qui riportata non fa riferimento alla categoria degli "interventi di lieve entità" di cui all'Allegato I del DPR 139/2010 per i quali e prevista la autorizzazione semplificata.

Stante quanto riportato, appare possibile affermare che, ai fini della definizione degli aspetti contenutistici, la norma distingua tre tipologie di opere ed interventi, rappresentate da quelle di grande impegno territoriale, da altre opere ed interventi di non grande impegno territoriale, nonché dagli interventi lievi, con riferimento alle quali i contenuti della Relazione sono definiti dal capitolo 4 dell'Allegato al DPCM 12.12.2005, dal capitolo 3 del medesimo allegato e dall'articolo 2 del DPR 139/2010.

2.6 Struttura e contenuti della Relazione

Identificazione della tipologia degli interventi in progetto

Come illustrato, la normativa vigente (DPCM 12 dicembre 2005 e DPR 139/2010) articola i contenuti della Relazione paesaggistica in funzione della rilevanza dimensionale dell'intervento o opera in progetto, definendo per ognuna delle tre tipologie precedentemente trattate uno specifico quadro contenutistico.

Ai fini della strutturazione della relazione paesaggistica risulta pertanto dirimente identificare correttamente la tipologia degli interventi oggetto di analisi, così da poter conseguentemente definire i contenuti ed il livello di approfondimento delle analisi da intraprendere e della documentazione da produrre.

Premesso che gli interventi in oggetto certamente non ricadono nella fattispecie degli "interventi di lieve entità" di cui all'Allegato I del DPR 139/2010, l'aspetto dirimente ai fini della definizione dei contenuti della Relazione risiede nella verifica della loro possibile inclusione all'interno della tipologia degli **"interventi od opere di grande impegno territoriale"**

Come già indicato, detta tipologia è costituita da "interventi e/o opere [che] caratterizzano e modificano vaste parti del territorio" e comprende, all'interno della sotto tipologia relativa a quelle a carattere areale, le **"Infrastrutture aeroportuali".**

Se quindi ad un primo esame delle disposizioni normative gli interventi in oggetto potrebbero ricadere nella predetta tipologia, quanto illustrato in merito alle loro caratteristiche (cfr. § 4.2.2) chiaramente da evidenza di come detti interventi vadano a modificare un'infrastruttura aeroportuale già presente nel territorio in analisi.

Stante il carattere di modifica di strutture esistenti proprio degli interventi in progetto e considerata la loro rilevanza rispetto a quelle oggetto di modifico, risulta possibile affermare che detti interventi non si configurano come di grande impegno territoriale e che, conseguentemente, i contenuti della Relazione paesaggistica sono quelli di cui al capitolo 3 dell'Allegato al DPCM 12 dicembre 2005.

3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

3.1 Il contesto paesaggistico

3.1.1 Inquadramento geografico

L'aeroporto è situato nella parte sud ovest del comune di Lamezia Terme (provincia di Catanzaro), in prossimità della frazione di Santa Eufemia, ricadente all'interno della omonima piana.

La Piana di Santa Eufemia, una delle tre principali della regione, è situata lungo la costa tirrenica calabra davanti all'omonimo golfo; di forma ad anfiteatro, si estende da Capo Suvero alla foce dell'Angitola ed è delimitata ad ovest dalla linea di costa, a nord dal sistema dei monti Mancuso (1.328 m) e Castelluzzo (1.202 m), a sud dal sistema collinare dominato dalla cima di Serralta S. Vito (1.013 m) e a est si estende fino ad una profondità di circa otto chilometri dalla costa.

Il reticolo idrografico del territorio comunale presenta un orientamento nord-ovest delle principali linee di deflusso, convergenti prima nella piana di Santa Eufemia per poi sfociare nel mar Tirreno; nei tratti a monte con morfologia articolata e accidentata, il reticolo è costituito da aste secondarie brevi che risalgono versanti a forte acclività.

Dal punto di vista orografico il territorio comunale è molto variegato, passando dal livello del mare fino alle prime propaggini del sistema montuoso appartenente alla Sila.

Fra i principali corsi d'acqua che attraversano la piana troviamo il fiume Angitola e il fiume Amato, che nei millenni ha formato la stessa piana, ed i torrenti Canne, Piazza e S. Ippolito, affluenti dello stesso Amato, che attraversano da est a ovest la città di Lamezia Terme insieme al torrente Cantagalli ed al torrente Bagni, nonché il torrente Zinnavo che segna il confine tra il comune di Lamezia e quello di Gizzeria.

Nella piana si trova anche il lago Angitola, di origine artificiale nato dallo sbarramento del fiume omonimo ed i laghi la Vota, di acqua salata.

L'area urbana di Lamezia sorge tra la piana di San'Eufemia a sud e le pendici del massiccio montuoso del Reventino a nord ed è posizionata all'estremità occidentale dell'istmo di Marcellinara, vale a dire la striscia di terra più stretta d'Italia che divide il mar Tirreno dal mar Ionio per 30 km in linea d'aria.

La piana include il quartiere di Santa Eufemia ed è caratterizzata da una serie di importanti elementi infrastrutturali, quali l'aeroporto, un tratto di rete ferroviaria appartenente alla Ferrovia Tirrenica Meridionale, l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, la SS 18 e l'omonima area industriale, avviata negli anni Settanta ed oggi sottoutilizzata.

3.1.2 I caratteri paesaggistici

Il contesto territoriale all'interno del quale si colloca l'area aeroportuale si configura come ambito nel quale si sovrappongono e si intersecano differenti tipologie di contesto paesaggistico sia sotto il profilo della articolazione morfologica, che rispetto al grado di trasformazione.

Nello specifico, dal punto di vista dell'assetto morfologico, il contesto risulta difatti composto:

- dalla fascia costiera;
- dalla piana di Santa Eufemia;
- dal sistema collinare delle Serre;
- dalla fascia pedemontana della presila.

Analogamente, tale pluralità di paesaggi è riscontrabile anche attraverso una lettura centrata sul grado di trasformazione dei luoghi, dal momento che all'interno del medesimo contesto è possibile individuare, da un lato, una molteplicità di tipologie urbane che sono il portato di eterogenei sistemi insediativi e, dall'altra, aree ancora integre e contraddistinte da livelli di naturalità.

Ne consegue una chiave interpretativa del contesto di area vasta che risiede nella "eterogeneità" che ne contraddistingue i diversi aspetti che concorrono alla formazione del paesaggio.

In tale prospettiva, nei paragrafi seguenti si darà conto degli esiti cui ha condotto la lettura dei diversi strati informativi derivanti dalle analisi territoriali svolte dal Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Calabria e dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Catanzaro, secondo i parametri indicati dall'Allegato al citato DPCM 12.12.2005.

Stante la scala di analisi, in questa sede si farà riferimento ai parametri di lettura delle qualità e delle criticità paesaggistiche che, come premesso, possono essere indagate mediante quattro parametri di lettura, individuati nella integrità dei caratteri distintivi di sistemi naturali ed antropici storici, nella qualità visiva conseguente alla presenza di visuali panoramiche, nella rarità degli elementi caratteristici, nonché infine nel degrado dovuto alla perdita o compromissione delle risorse naturali ed antropiche di valore culturale e/o storico-documentale.

3.1.3 I sistemi naturalistici ed i beni di interesse naturalistico

Il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico include il contesto paesaggistico di riferimento all'interno dell'Istmo catanzarese, che congiunge la Calabria settentrionale a quella meridionale.

L'area è caratterizzata in particolare dalla pianura alluvionale di Santa Eufemia che si affaccia sull'omonimo golfo sul Tirreno. Il territorio è contornato a nord dalla fascia presilana e a sud dalle Serre.

La Presila di Lamezia, che costituisce le pendici meridionali della Sila, è un'area compresa tra la bassa valle del Fiume Savuto, ad ovest, e quelle dell'Amato e del Corace, ad est, caratterizzata dalla presenza del gruppo montuoso del Reventino - Mancuso - Tiriolo - Gimigliano, dai nomi delle quattro più note montagne della zona. Le pendici del versante nord-occidentale del gruppo montuoso risalgono direttamente dalla costa e sono caratterizzati da una fitta macchia di lecci, roverelle e sughere, inframezzate da uliveti secolari. Più internamente, alla macchia si alternano cerrete e castagneti e le forre sono caratterizzate dalla bordura di ontani, salici e pioppi neri. Il gruppo montuoso si estingue a sud-ovest sulla Piana di Santa Eufemia, una delle tre sole zone di pianura di relativa ampiezza presenti in Calabria.

A sud dell'Istmo di Marcellinara e della pianura di Santa Eufemia le montagne ricominciano ad innalzarsi gradualmente, precedute dalle Serre, un semicerchio di colline e di brevi solchi vallivi che si estendono da costa a costa e sono in parte coltivate ad uliveti, in parte a graminacee o a pascoli ed in parte ammantate di macchia mediterranea.

È un paesaggio olivato, movimentato dai calanchi e addolcito dalle linee sinuose dei rilievi, di tanto in tanto punteggiato da alberi giganteschi, la cui presenza rimanda probabilmente agli antichi culti precristiani.

La distribuzione della vegetazione può essere riassunta secondo un gradiente Nord-Sud; seguendo questa direttrice a Nord si trova la parte alta del territorio e quindi le vegetazioni forestali e l'agricoltura di tipo estensivo, infatti il territorio sfuma verso la pianura e all'oliveto di tipo collinare segue l'olivo tipico della pianura a sesto regolare ed intensivo con una fase intermedia dove la vite, pura o promiscua con l'olivo, poi cede il passo all'agricoltura specializzata, dove vi è la presenza di colture cosiddette ad alto reddito, agrumi, orticole, seminativi e di attività specialistiche quali il vivaismo, le attività in serra, le industrie agrarie accompagnate da opere idrauliche di sostegno

all'agricoltura. Il sistema viene poi chiuso ad Est dal mare, preceduto dalla pineta litoranea di protezione e poi dalle dune sabbiose.

Analizzando lo stralcio di carta dell'Uso del Suolo (cfr. Figura 3-1), emerge il carattere agricolo prevalente del territorio.

L'area di pianura, oltre a comprendere l'aeroporto, alcune zone urbane discontinue e l'area industriale, è costituita principalmente da coltivazioni di agrumeti, vigneti e frutteti; vi sono inoltre coltivazioni ortive, in serra e cerealicole e prati-pascoli per l'allevamento bovino, ovino e suino.

Caratteristica è la massiccia presenza di vivai.

Nelle aree collinare e pedemontane circostanti, prevalgono coltivazioni intensive di uliveti.

La costa tirrenica è caratterizzata da un'ampia spiaggia e cordoni dunari, costituita prevalentemente da sabbia, con ampi tratti ciottolosi, oltre la quale si sono sviluppati concentrazioni urbane discontinue.

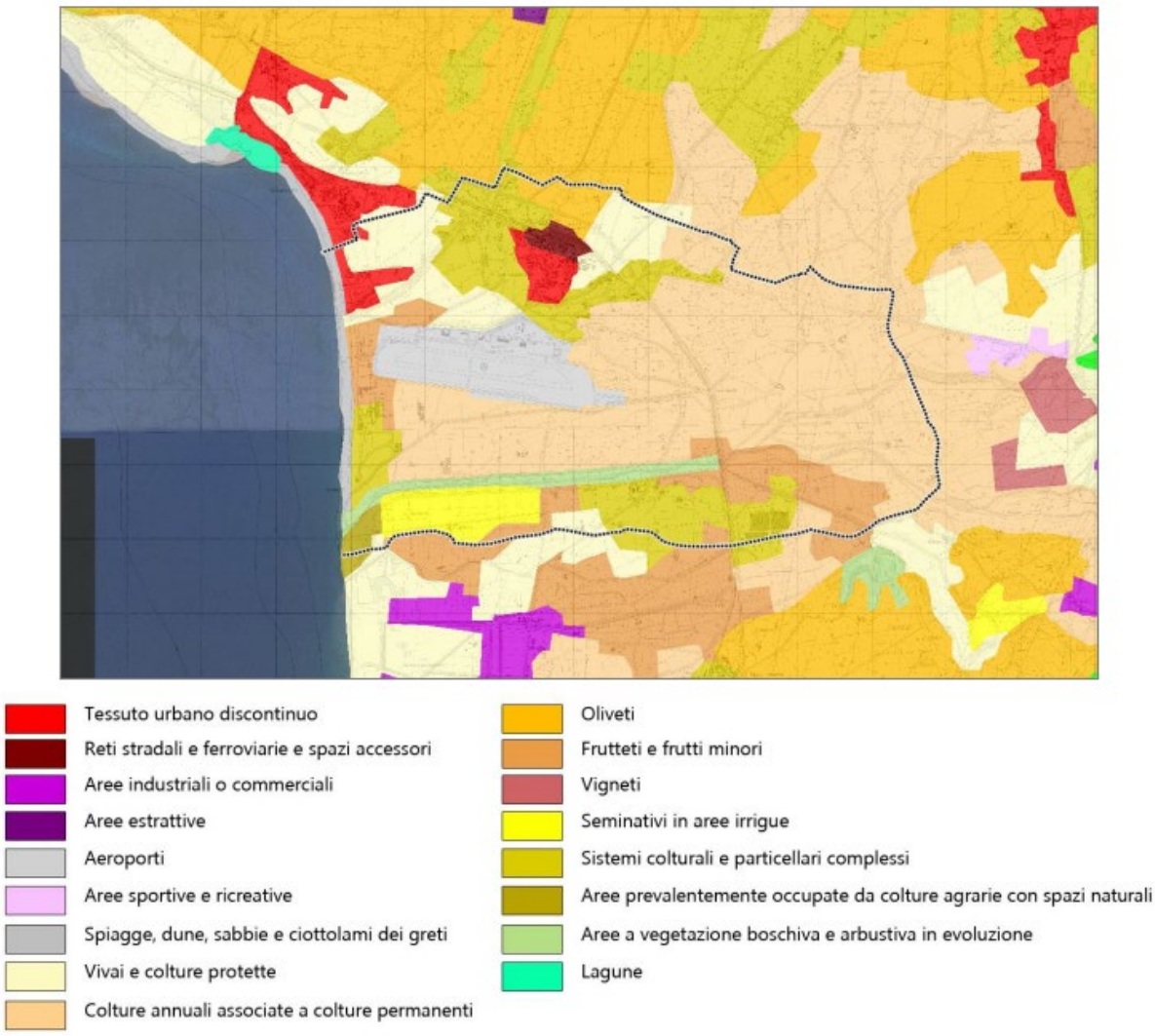


Figura 1 - Uso del suolo (Fonte geoportale nazionale)

Nelle zone più interne di tale contesto paesaggistico sono presenti aree a vegetazione boschiva e arbustiva, in particolare si trovano lungo il corso d'acqua Amato e nella zona tra il torrente S. Ippolito ed il Fiume Amato caratterizzata da una serie di terrazzi naturali. I boschi sono costituiti prevalentemente da castagni, querce caducifoglie, frassini, carpini, aceri e pini. Inoltre nella fascia più mediterranea sono diffuse macchie a lentisco, fillirea e alaterno, interrotte da garighe a cisto marino, dafne gnidio, artemisia campestre, praterie a barboncino mediterraneo e tagliamani. Ai margini della pianura lametina si osservano boschi ad alto fusto di cerro misto a sughera e acero minore. Lungo il litorale sono presenti piccole tessere di rimboschimenti di pino marittimo, eucalipto e acacia salina, intervallate da praterie e pascoli permanenti.

Le aree di pianura, un tempo intensamente coltivate, sono oggi segnate da urbanizzazione crescente.

Il territorio circostante l'aeroporto non presenta particolari elementi emergenti da un punto di vista più strettamente naturalistico; del territorio lametino, emerge il Lago La Vota situato a circa 2,6 km nord-est dall'area di progetto e riconosciuto come SIC (IT9330087) in quanto costituisce l'ultimo lago costiero salmastro della costa tirrenica calabrese e luogo di sosta per uccelli acquatici migratori.

Il sito è costituito da una serie di laghetti di acqua salmastra situati lungo la costa tirrenica e di questi i principali sono: La Vota, che è il lago più grande, La Vota Piccola di modeste dimensioni e La Vota Piraina, collegato artificialmente al mare per il deflusso dell'acqua.

Le caratteristiche ambientali del sito, per quanto degradato, e la sua posizione geografica, lo rendono potenzialmente molto attrattivo per tutte le specie di uccelli acquatiche e migratrici, come luogo di sosta temporanea o di svernamento.

Rimane decisamente più distante dall'area aeroportuale il SIC "Dune dell'Angitola" (IT9330089), ubicato a circa 5,5 km sud dall'area di progetto e costituto da un lungo tratto di costa a vegetazione esclusiva delle spiagge sabbiose (psammofila) molto ben conservato con la presenza di ginepri arborei costieri.

3.1.4 I sistemi insediativi

In Calabria, la storia, la struttura e la morfologia degli insediamenti umani sono state profondamente condizionate dai caratteri geografici e morfologici del territorio. Una regione nella quasi totalità occupata da rilievi montuosi e nella quale, di conseguenza, una enorme rilevanza, ai fini dello sviluppo degli insediamenti umani, hanno acquistato alcuni elementi della sua geografia: le poche piccole pianure costiere e le vallate dei principali corsi d'acqua.

La storia dell'insediamento umano in Calabria può essere letta alla luce del modo con cui l'uomo ha utilizzato tali particolari elementi naturali, in una regione ricoperta da montagne in cui le pianure costiere hanno storicamente rappresentato le aree più facilmente coltivabili e le vallate dei principali corsi d'acqua le più agevoli penetrazioni verso l'interno.

Le condizioni di sicurezza delle popolazioni insediate, ovvero le esigenze di difesa militare e di controllo del territorio, hanno rappresentato l'altra fondamentale variabile per comprendere l'evoluzione dell'uso del territorio nella regione. Alla luce di quanto premesso è possibile affermare

che la storia dell'insediamento umano nella regione attraversa tre distinte epoche storiche: la colonizzazione greca, l'epoca feudale e l'unità di Italia.

La colonizzazione greca, iniziata nel VIII secolo a.C., diede vita al periodo di massimo splendore storico della regione, con la nascita di città che hanno rappresentato realtà economicamente e culturalmente di primissimo piano per il mondo greco. Da un punto di vista insediativo la popolazione occupava prevalentemente le ricche pianure costiere coltivabili.

Dopo questa fase di prosperità la conquista della regione da parte dei Romani segna l'inizio di un lento e inesorabile periodo di declino economico, che prosegui durante tutta l'epoca feudale. Tale crisi era caratterizzata, a livello insediativo dal trasferimento delle popolazioni verso l'interno da un lato per sfuggire alle incursioni via mare dei pirati saraceni, dall'altro perché le pianure costiere erano infestate dalla malaria. Questo lunghissimo periodo si trascina fino al 1783, quando uno spaventoso terremoto sconvolse la regione avviando un processo di trasformazione.

Con l'Unità d'Italia, la Calabria vede accentuarsi quel processo di ripopolazione delle pianure e delle aree costiere, già avviato già dopo la catastrofe del 1783 ed agevolato nel tempo dalla realizzazione delle nuove infrastrutture viarie e della ferrovia che si localizzano lungo la costa.

La Calabria è stata caratterizzata da un modello insediativo piuttosto accentrato, collocato nelle aree dell'interno e sui rilievi della dorsale appenninica, quasi sempre distante dalla costa. È degli inizi del secolo scorso, proprio con l'arrivo della ferrovia e la costruzione delle stazioni, la discesa a valle e la creazione delle prime aggregazioni costiere, fenomeno di diffusione insediativa che si spingerà fino ad oggi al massimo delle sue possibilità. Nel corso degli anni, ai centri antichi con una precisa connotazione si assoceranno molti piccoli insediamenti marginali e legati, principalmente, a fenomeni commerciali, agricoli, e collegati dal punto di vista delle relazioni alla città o al centro vicino.

Le morfologie urbane calabresi sono piuttosto chiare, anche se composite, nel dispiegare differenti parti di città con elementi ricorrenti:

- I centri storici sono costituiti, frequentemente, da un tessuto di matrice mediterranea-islamica, con forme geometriche circolari o allungate sui crinali, a seconda dell'orografia; rare sono le grandi aperture in spazi pubblici, piuttosto esse, di dimensioni contenute, sono diluite a formare un sistema interno al tessuto che non ne interrompe la continuità.
- La città moderna è caratterizzata quasi sempre dalla presenza di tessuti compatti e con maglie ortogonali, oppure organizzata lungo alcuni assi viari paralleli e con la definizione di isolati irregolari e costruiti per aggiunte e somme di edificazione, spesso addossati alla strada

principale o secondaria. Il problema di queste parti di tessuto è, oggi, quello di non avere un limite certo e di avere perso identità, forma e qualità, nella fusione con il contemporaneo.

- La città contemporanea, fuori e dentro i limiti di quella moderna, è caratterizzata principalmente dal fenomeno della diffusione. Parti di città edificate per la gran parte in forme abusive, definiscono scenari differenti e imprevedibili, non classificabili dal punto di vista strettamente morfologico. Si va dall'invasione lungo le coste, all'invasione delle aree agricole, alle aree marginali dell'urbanizzato.

Analizzando in dettaglio il contesto paesaggistico di riferimento, in termini insediativi nell'istmo catanzarese emergono i due poli urbani di Catanzaro e Lamezia legati collegati dalla SS 280, la principale arteria stradale che collega il versante ionico e quello tirrenico della Calabria e su cui gravitano una serie di piccoli e medi centri urbani.

In tale ambito paesaggistico si possono distinguere tre sistemi insediativi: lo ionio catanzarese, la sella dell’istmo e il lametino.

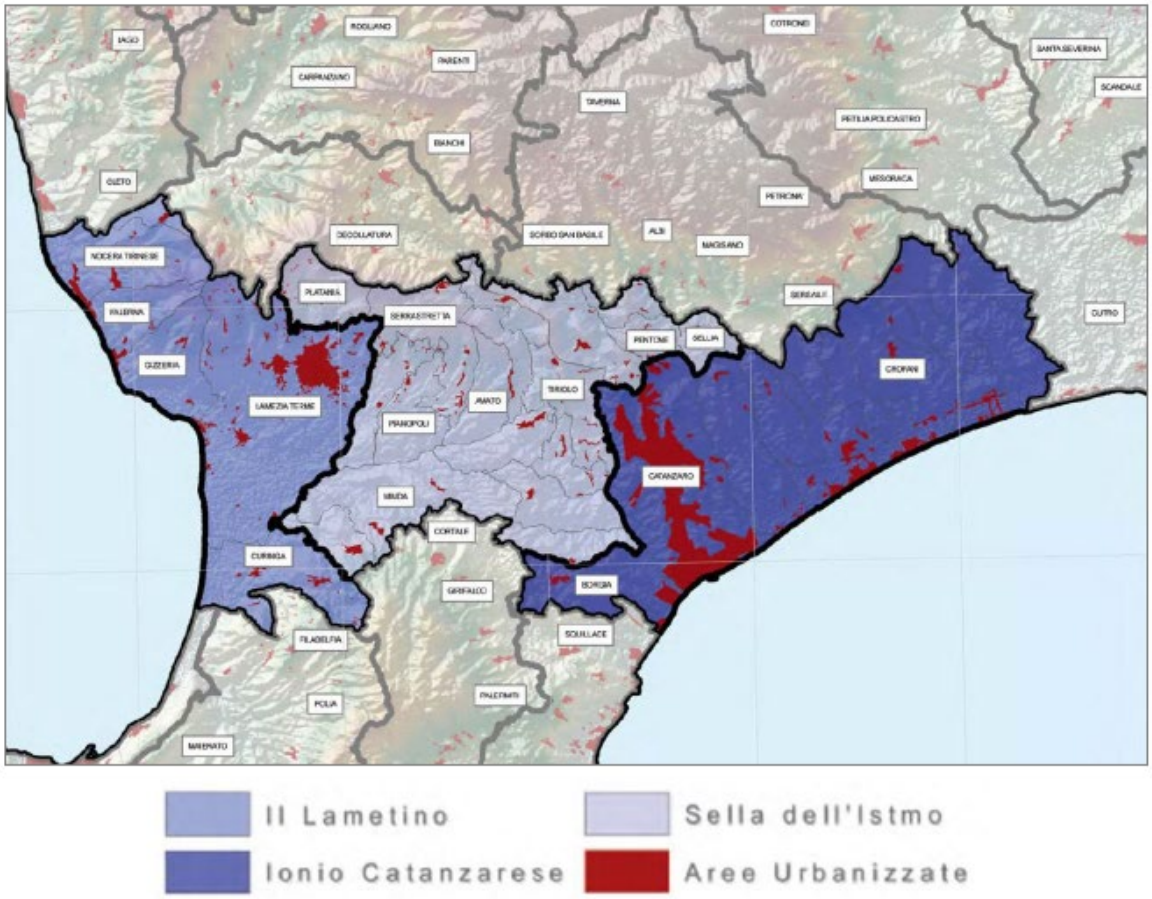


Figura 2 - Sistemi insediativi nel contesto paesaggistico

Lo ionio catanzarese presenta un sistema insediativo centrato su Catanzaro, centro urbano di livello regionale, in quanto capoluogo e sede della Giunta regionale, con tutte le attività di servizio e direzionali ad essa connesse. Si presenta come una piccola area metropolitana con il centro storico in posizione collinare a pochi chilometri dalla costa, che conserva ancora oggi l'impianto urbano originario di tipo medievale con strade strette e scalinate che collegano le diverse quote.

Una serie di centri minori si sono sviluppati lungo la vallata del Corace, che oggi risultano essere interessati da forme di urbanizzazione diffusa con il decentramento di importanti attività di carattere direzionale.

Una prima area di influenza e di gravitazione su Catanzaro interessa una cintura di comuni di piccole dimensioni collocati nella Sella dell'Istmo, posti sui rilievi collinari lungo la valle del Corace, a monte del centro urbano in direzione della presila.

I centri urbani che si trovano verso la costa ionica, a sud e a nord di Catanzaro Lido, rientrano nell'area di influenza catanzarese e nella quasi totalità si tratta di centri collinari che, nel corso degli anni, hanno visto il sorgere e lo svilupparsi dei relativi insediamenti costieri, le cosiddette marine.

Il più importante di questi e Borgia, in origine feudo cinquecentesco, fu ricostruito con un originale impianto urbanistico regolare dopo il terremoto del 1783; presenta un interessante centro storico ed e sede di uno dei più importanti parchi archeologici della Regione, il Parco archeologico di Scolacium con i resti della basilica.

Figura 3 - resti della Basilica di Scolacium

La Sella dell'Istmo interessa la porzione centrale dell'Istmo catanzarese e comprende piccoli centri urbani collegati al versante ionico e a quello tirrenico mediante la SS 280; i centri sono posti sui rilievi collinari lungo la valle del Corace, in direzione della presila catanzarese ed attorno alla zona pianeggiante del lametino, caratterizzati prevalentemente da un'economia commerciale.

Il centro più popoloso e attrezzato è Tiriolo, dotato di un discreto livello di servizi a carattere urbano.

Alcuni di questi centri, essendo limitrofi ai due poli principali di Catanzaro e Lamezia, dal punto di vista funzionale gravitano su di essi.

Figura 4 – Tiriolo

Il sistema insediativo del Lametino gravita sul centro urbano principale di Lamezia, morfologicamente caratterizzato dall'ampia pianura creata dal corso del fiume Amato. La città delle piane ha una notevole importanza dal punto di vista agricolo, commerciale, industriale e infrastrutturale per la sua posizione baricentrica rispetto alla Regione e la vicinanza di Catanzaro e Cosenza. Infatti, tale importanza è testimoniata dalla presenza dell'aeroporto internazionale, il più importante a livello regionale, nonché area di intervento delle opere oggetto della presente Relazione, dalla stazione ferroviaria, una delle principali della Ferrovia Tirrenica Meridionale e dallo svincolo autostradale. Di conseguenza l'area sta in parte fungendo da localizzazione per l'attività decentrate dal capoluogo, in virtù dell'elevata accessibilità e tende sempre più a saldarsi funzionalmente con il sistema catanzarese.

Sull'area di Lamezia gravitano cinque centri del versante tirrenico: Curinga, centro girapoggio di origine medievale; Gizzera, nucleo storico sviluppato lungo la strada con crescita a girapoggio di origine seicentesca da parte di coloni albanesi; Falerna, insediamento di origine seicentesca con importanti resti antichi nei dintorni; Nocera Terinese, borgo di fondovalle di origine antica e medievale; San Mango D'Aquino, insediamento storico di crinale secondario di epoca barocca fondato dai D'Aquino nel Seicento con nucleo originario composto da preesistenti case sparse.

Il sistema insediativo è caratterizzato come in molte parti del territorio regionale, da un centro originario in posizione collinare e di un'area di recente espansione lungo la costa; quest'ultima vede

un consistente sviluppo edilizio, con una cospicua presenza di seconde case, ma con carenze significative di servizi.

Figura 5 - Nocera Terinese

3.2 L'area di intervento

3.2.1 La struttura del paesaggio

Storicamente l'insediamento diffuso della pianura ha determinato l'individuazione dello sviluppo delle matrici insediative, fortemente condizionate dal sistema infrastrutturale e dalla particolare condizione della morfologia dei luoghi.

La maggiore caratterizzazione possibile attraverso la collocazione dei centri in aree altimetriche differenti, quali: la montagna, la collina interna, la collina litoranea e la pianura con la presenza del solo centro di Lamezia Terme, ha consentito una reale corrispondenza tra caratteri della struttura insediativa, uso del suolo, particolari condizioni del sistema ambientale con le sue strutture, oltre le già citate presenze di reti infrastrutturali.

La complessa natura delle forme assunte dalle strutture insediative e territoriali ha suggerito un tipo di lettura che, mediante l'indagine storica dei processi di strutturazione e trasformazione del territorio

e dell'urbano, portasse al riconoscimento di quei fattori strutturali e di quelle componenti territoriali che rendono possibile la classificazione di situazioni tipo quali:

- la trasformazione ed il conseguente utilizzo ai fini produttivi dell'area della bassa pianura a seguito di modifiche dell'assetto idrogeologico dovute alla bonifica integrale delle aree paludose operata alla metà degli anni 30, quando sorsero i villaggi agricoli di Santa Eufemia Vetere, Santa Eufemia Lamezia, San Pietro Lamentino;
- la permanenza storica di alcune colture produttive, quali l'ulivo e la vite e di aree boscate lungo la fascia pedemontana o la pineta costiera;
- l'insorgere di nuove specializzazioni produttive, quali le colture florovivaistiche ampiamente presenti nell'area;
- l'aumento di consumo di suolo ai fini urbani ed infrastrutturali e la conseguente compromissione di grosse porzioni di territorio storicamente destinate ad uso agricolo.

Quello del comune di Lamezia Terme, per orografia e storia, mostra quindi complessivamente caratteri di discontinuità, diversità ed ordine con la presenza di numerosi elementi colturali che definiscono, insieme alla trama del paesaggio, regioni topografiche distinte dove è possibile rilevare architetture paesaggistiche più o meno evidenti.

È in sostanza un territorio vasto, composito e plurale, sia sul versante dell'assetto geomorfologico ed orografico, sia con riferimento ad un paesaggio agrario, esteso da una fascia litoranea di notevole ampiezza fino ad ambienti di carattere collinare e montano, sia, infine, per la complessità e la configurazione di un sistema insediativo costituito da molte e diverse componenti strutturali.

Per tale territorio si possono distinguere differenti tipologie di paesaggio associate alla morfologia e agli usi prevalenti del suolo avviati nel corso del tempo (cfr. Figura 3-9 e T1 "Carta della struttura del paesaggio", allegata alla presente Relazione):

- area montana, posta immediatamente alle spalle degli insediamenti storici di Sambiase e Nicastro, con bruschi salti di quota raggiunge altitudini di 800-1000 mls;
- la bassa collina, investita per la gran parte dal fenomeno insediativo con prevalenza di vegetazione tipica delle aree boscate e nella parte inferiore l'ulivo, poste lungo le pendici dell'area montana e circonda quasi completamente la piana di Santa Eufemia;
- piana di Santa Eufemia che può essere suddivisa in quattro porzioni
    - l'alta piana, parzialmente investita da fenomeni di urbanizzazione, comprende territori agricoli ricadenti nella sfera di influenza dell'agglomerato urbano maggiore (Nicastro

e Sambiase); qui si avverte una trasformazione della struttura insediativa agricola, secondo situazioni tipicamente urbane o semiurbane; gli elementi ambientali, paesaggistici infatti risultano compromessi ed inglobati dall'espansione urbana;

- la media piana che rispetto all'area precedentemente descritta presenta minori elementi di compromissione, risultando fortemente interessata da fenomeni di urbanizzazione diffusa (frange di espansione a margine dei principali assi viari);
- la bassa piana caratterizzata dalle maggiori infrastrutture, a rete e puntuali, dalla presenza del centro di Santa Eufemia Lamezia nonché dal nucleo per lo sviluppo industriale e dall'aeroporto; sono presenti elementi di notevole valore naturalistico (la foce del fiume Amato, la pineta costiera) e storico (area archeologica, Bastione dei cavalieri di Malta, architetture rurali e del lavoro);
- area costiera, caratterizzata da una spiaggia sabbiosa e da pinete, intervallate di tanto in tanto da un edificato urbano controllato.

A queste unità paesaggistiche vanno sovrapposti i sistemi infrastrutturali costituiti nell'ultimo secolo e la rete idrografica con il fiume Amato quale corso d'acqua principale.

Figura 6 - Unità ed elementi del paesaggio

Il territorio montano, rappresenta l'ultima appendice geografica della Sila con il gruppo del Reventino -Mancuso che poi digrada più o meno violentemente verso la pianura, costituita da aree rurali urbanizzate in cui si svolge un'attività agricola intensiva e specializzata. Lo sforzo di diffusione della cultura agraria si rileva nei numerosi terrazzamenti realizzati con i muretti a secco, che si ritrovano intorno ai resti dell'Abbazia benedettina di Corazzo, nel territorio di Carlopoli e nelle sistemazioni coltivate ad olivi.

Sul fronte marino i rilievi sono caratterizzati dalla fitta macchia mediterranea con lecci, roverella e sughere, ogni tanto interrotta da uliveti, anche secolari. Salendo di quota si incontrano poi foreste di faggete, castagneti e conifere.

Nella discesa verso la piana di Santa Eufemia il paesaggio si caratterizza poi per le sistemazioni agrarie degli oliveti e dei vigneti di particolare qualità.

L'unità di paesaggio collinare è costituita dalle Serre nord-orientali, comprendenti i rilievi che dalla piana di Santa Eufemia e l'istmo di Marcellinara si innalzano gradualmente con un semicerchio di colline e di brevi solchi vallivi fino a raggiungere le parti più elevate, che poi digradano rapidamente verso lo Jonio. Le colline sono in parte coltivate ad uliveti, in parte graminacee o a pascoli e vigneti di nuovo impianto. I rilievi sono invece caratterizzati dalla macchia mediterranea, oltre la quale trovano collocazione faggete e frassini.

Le prime colline sono caratterizzate da borghi insediati su terrazzamenti e costoni, collegati tra loro da tortuoso sentieri che risalgono le pendici dei rilievi caratterizzati da un mosaico paesaggistico di tessere ci vario colore determinato dagli uliveti, dai campi di grano, dalla vegetazione dei corsi d'acqua e dalle forme particolari dei calanchi, punteggiato da alberi giganti.

L'area di intervento è ubicata all'interno della piana di Santa Eufemia, che costituisce quindi il paesaggio di pianura.

I resti dell'assetto originario della costa del Golfo di Santa Eufemia, costituita un tempo da una ampia area umida con stagni e acquitrini con porzioni di bosco igrofilo, si ritrovano nei laghetti di La Vota, nei pantani stagionali della fascia di rimboschimento costiero fra Lamezia e Curinga e in prossimità della foce dell'Amato.

Figura 7 - Il fiume amato

Con la bonifica della piana il suo paesaggio ha mutato radicalmente l'aspetto.

Nella piana di Santa Eufemia l'agricoltura diventa una forma esclusiva di attività dopo la bonifica, che in origine era caratterizzata da piccole aziende, per effetto dell'eccessiva parcellizzazione del territorio

Il paesaggio urbano che caratterizzava la pianura dopo la bonifica era costituito dal villaggio rurale, rare erano le case sparse. Le medie e grandi proprietà del comprensorio sono quasi sempre dotate di un nucleo di fabbricati, denominate casine, abitazioni padronali contadine, costituite da magazzino, stalla, frantoio, cantina.

Figura 8 - la pianura di Santa Eufemia dopo la bonifica

Dopo la lunga e grande spiaggia sabbiosa e la sua fascia dunale, si incontrano i boschi litoranei prevalentemente di pini, con funzione frangivento, seguiti dal disegno geometrico dei campi con coltivazioni irrgue e orti, con filari alberati che ne sottolinea la struttura e con la particolare sistemazione arborata dei frutteti, vigneti e oliveti.

Figura 9 - la costa del golfo di Santa Eufemia

Il paesaggio circostante l'aeroporto ha mantenuto fino ai nostri giorni il suo carattere agricolo, in cui prevale il seminativo, mentre tra le colture arboree presenti dominano la vite, l'olivo e altri frutteti, sia di nuovo impianto, sia secolari localizzati nei pressi dei centri abitati e nelle aree più collinari. Le poche aree rimaste incolte sono rappresentate per lo più da terreni della fascia fluviale del fiume Amato, occupati dalla vegetazione spontanea tipica; i torrenti risentono invece della forte attivita dell'uomo, presentandosi nella maggior parte dei casi completamente spogli.

Figura 10 - paesaggio agricolo lamentino

Con l'unione dei comuni di Nicastro, Sambiase e Santa Eufemia Lamezia, alla fine degli anni '60 nel territorio della pianura si concretizzano una serie di politiche e scelte infrastrutturali, industriali, amministrative che tendono ad assegnare all'area di Lamezia nuove funzioni urbane: l'autostrada del Sole che colloca Lamezia nella rete nazionale della grande velocità; l'ammodernamento della strada di raccordo con Catanzaro (SS dei Due Mari); l'aeroporto che diventa un'infrastruttura a servizio sia della provincia di Catanzaro che di Vibo Valentia e del tirreno cosentino; l'area di sviluppo industriale, collocata lungo la costa a ridosso dell'aeroporto e qualche chilometro dalla ferrovia.

La creazione dell'aeroporto internazionale a Santa Eufemia Lamezia nasce dal piano di coordinamento degli interventi pubblici nel Mezzogiorno, predisposto dal Comitato dei Ministri, a norma della legge 28 giugno 1965 n. 717.

L'aeroporto si prefigge lo scopo di valorizzare le zone turistiche e consentire un più rapido sviluppo dei territori agricoli e industriali della Calabria. Infatti dopo attente analisi sulla composizione geologica dei terreni, delle condizioni metereologiche, degli aspetti localizzativi, la pianura di Santa Eufemia per la sua posizione geografica baricentrica nel contesto regionale si dimostra la sede idonea strategicamente collegata ad un importante nodo ferroviario e viario tra nord e sud della regione.

L'aeroporto entrato in funzione nel 1976 ha rappresentato, finora, l'unica infrastruttura sempre in espansione capace di movimentare enormi flussi di merci e persone verso il territorio Lametino e regionale complessivo.

Oggi il sistema urbano si caratterizza per la centralità che i due poli tradizionali di Nicastro e Sambiase continuano a rivestire, sebbene con modalità di interazione più complesse rispetto al passato; Santa Eufemia, invece, ha confermato negli anni il ruolo di centro intermodale per il trasporto, ruolo confermato dalla centralità che le grandi infrastrutture hanno nell'area.

In generale, gli originari insediamenti storici di Nicastro e Sambiase hanno visto confermata nel tempo una propria centralità, e si trovano tutti in un soddisfacente stato di conservazione. Nello stesso tempo non si evidenziano casi vistosi o marcati di sottoutilizzo e di degrado, presenti solo in alcuni episodi circoscritti, che possono essere ricompresi entro la fisiologia delle trasformazioni urbane.

Per Nicastro come per Sambiase gli stessi assi ordinatori delle Stazioni ferroviarie che avevano guidato con una certa efficacia l'urbanizzazione novecentesca fino a tutti gli anni 50, perdono poi relativamente di ruolo, e la crescita urbana assume caratteri via via più confusi e disordinati, fino all'urbanizzazione della pianura da parte di processi diffusi di abusivismo edilizio, in forte estensione fino a tutti gli anni novanta del secolo scorso.

Gli impianti urbani, ormai integrati, hanno trovato sino ad oggi sicura conferma, anche dopo l'avvenuta unificazione dei tre Comuni, negli anni sessanta.

La morfologia dei tessuti medioevali, ancora oggi di proprietà largamente diffusa, spesso di matrice contadina e bracciantile, di denso impianto mediterraneo, punteggiata dalle emergenze delle chiese e dei conventi, come anche dalla presenza di dimore aristocratiche, trovano nel tempo una piena conferma, pur nelle continue, ripetute, trasformazioni ed adeguamenti edilizi.

Questo quadro si completa, reciprocamente, con la complessità ed il valore del paesaggio agrario lametino.

A completare il disegno complessivo vi sono i corsi d'acqua che scendendo dai rilievi circostanti, convergono verso la piana per poi sfociare nel Tirreno. In particolare si possono citare il fiume Amato che scorre a sud dell'area aeroportuale, il torrente Bagni ubicato a nord ed il torrente Cantagalli che costeggia parzialmente il perimetro nord dell'aeroporto (cfr. Figura 3-14).

Generalmente, nell'ultimo tratto pianeggiante, tali corsi d'acqua hanno subito una regolarizzazione del proprio alveo a seguito della bonifica, mantenendo però una prospera vegetazione ripariale.

Figura 11 - Torrente cantagalli nei pressi dell'aeroporto

In generale l'ampia area di studio è articolata da un mosaico di tipologie colturali variegate. In alcuni casi la struttura del paesaggio agrario si sviluppa radialmente rispetto i centri urbani, attraverso una serie di colture molto diversificate, come l'associazione di vigneto con seminativo a trama larga e del vigneto con seminativo a trama fitta. Talvolta la trama relativamente fitta è resa ancora più frammentata dalla grande eterogeneità colturale che caratterizza l'area circostante i nuclei urbani. Pur con queste forti differenziazioni colturali, il paesaggio si connota come un vero e proprio mosaico grazie alla complessa geometria della maglia agraria, fortemente differente rispetto alle grandi estensioni seminative che si possono incontrare lontano dai centri abitati maggiori.

Nella fascia collinare si mantiene una struttura agraria caratterizzata dalla trama relativamente fitta, dove l'associazione colturale è rappresentata dal seminativo con oliveto e seminativo con vigneto. La varietà colturale è di tanto in tanto spezzata da piccoli lembi di vegetazione naturale, concentrata soprattutto lungo i corsi d'acqua maggiori o rappresentati da modeste aree a bosco, collocate lungo i pendii più ripidi delle colline, dove risulta difficile l'attività agricola.

La grande unitarietà morfologica dell'area di studio, fondamentalmente pianeggiante, movimentata di tanto in tanto da colline ondulate, pone come elemento determinate l'attività colturale. Il paesaggio rurale si presenta con varie geometrie tessiture, derivate dalla molteplicità di tipologie colturali e dalle opere di canalizzazione idraulica, la cui percezione è resa ancora meno marcata dalla grande estensione e profondità del paesaggio stesso.

3.3 Approfondimenti vegetazionali

3.3.1 Introduzione

Lo studio in esame ha descritto e qualificato la flora e vegetazione di un sito progettuale destinato ad un progetto di riqualificazione dell'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme in provincia di Catanzaro.
Il sito progettuale, all'interno dell'area aeroportuale dell'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme, è ubicato a meno di 2 km dalla linea di costa tirrenica appena a sud dell'abitato di *Santa Eufemia Lamezia*, frazione di Lamezia Term,. L'ubicazione subcostiera influisce sugli aspetti morfologici, pianeggianti e sull'altimetria, decisamente contenuta (quote comprese nell'area di progetto tra 6 e 12 m s.m.).

Figura 12 - L'area vasta del sito progettuale (in evidenza) su Google Earth

Figura 13 - Uno scorcio dell'aeroporto internazionale di Lamezia Terme (CZ)

3.3.2 Flora e vegetazione in area vasta

Vegetazione in area vasta

Il territorio regionale, a causa della sua orografia e complicata morfologia, si connota per una importante copertura vegetazionale, soprattutto di carattere forestale. Sfuggono a questa regola, le aree costiere e subcostiere in particolare del versante jonico, e quei pochi distretti dal carattere pianeggiante e sub-pianeggiante, dove la morfologia favorevole ha determinato la possibilità di una profonda sostituzione dell'originario paesaggio vegetale, processo avviato già dall'epoca storica. Il sito progettuale e il suo circondario va a localizzarsi nella Piana di Lamezia Terme (o Piana di Santa Eufemia Lamezia), uno dei pochi settori pianeggianti del territorio regionale, dove questa morfologia favorevole, combinata con le favorevoli condizioni bioclimatiche e pedologiche determina una forte sfruttamento del territorio per scopi colturali, e anche la possibilità di un'agricoltura intensiva, in gran parte del territorio calabrese invece improponibile. La conseguenza di una simile forte vocazione colturale è la forte residualità degli ambienti naturali che contraddistingue la Piana di Lamaezia Terme; la mappa di seguito raffigurata mostra plasticamente quanto appena esposto.

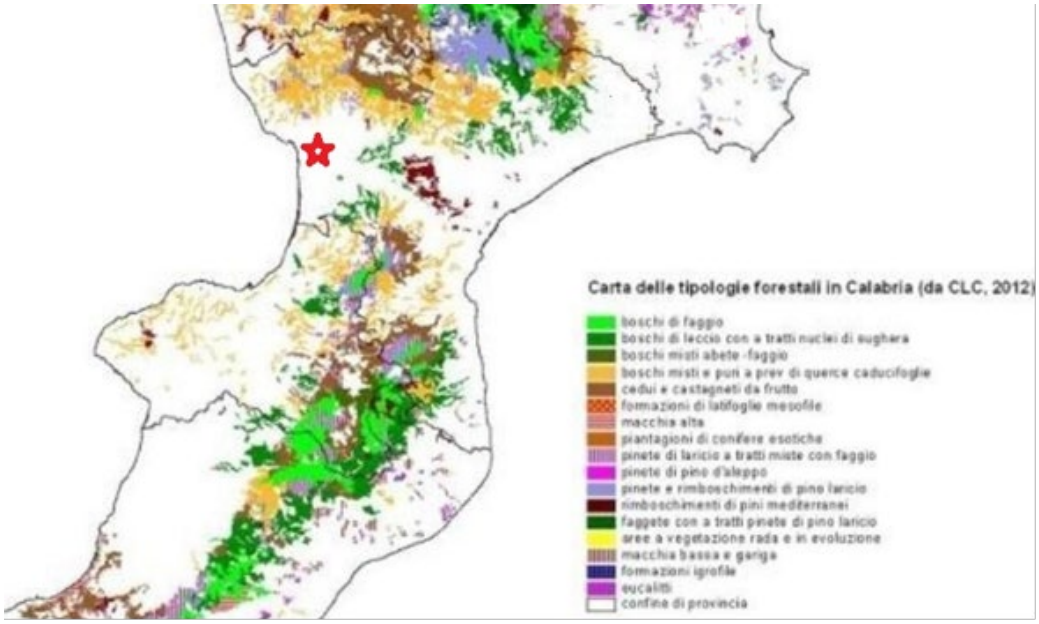


Figura 14 - Stralcio della Carta delle Tipologie Forestali (Nicolaci & Iovino, 2016) relativo al settore centro-meridionale del territorio regionale, in Piano Forestale Regionale 2014-2020. In evidenza l'area in cui ricade il sito progettuale.

Vengono di seguito descritte le principali tipologie vegetazionali osservabili in area vasta, ovvero quelle del piano basale, tralasciando invece quelle della fascia montana già non più riferibili al contesto in cui ricade il sito progettuale, fermo restando l'assunto poc'anzi riportato, ovvero la forte residualità delle aree boscate e degli ambienti naturali che caratterizza la Piana di Santa Eufemia Lamezia.

Formazioni a dominanza di leccio

L'attuale presenza di aree boscate a dominanza di leccio risente molto dell'attività antropica che ne ha fortemente limitato la sua diffusione, in quanto come noto le aree costiere, sub-costiere e collinari, dove esse si rinvengono, sono quelle in cui l'impatto antropico si manifesta maggiormente. Nel territorio regionale le formazioni a dominanza di *Quercus ilex,* che possono manifestarsi con habitus di boschi, boscaglia o macchia alta, si rilevano soprattutto lungo i versanti meridionali del Massiccio del Pollino, sui versanti jonici della Sila, delle Serre e dell'Aspromonte, e soprattutto nei versanti tirrenici in un po' tutti i massicci calabresi. Il leccio può formare consorzi puri, oppure misti in cui tra le specie forestali compagne possono osservarsi orniello (*Fraxinus ornus*), carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), carpinella (*Carpinus orientalis*), acero napoletano (*Acer neapolitanum),* e si osserva da quote di bassa collina sino a raggiungere anche i 1200 m s.m. in situazioni rupicole su speroni calcarei ben esposti, anche se l'optimum di distribuzione nel territorio regionale si riscontra tra i 500 e gli 800 m s.m. di quota altimetrica. Da notare come le formazioni di leccio possano localmente entrare in contatto e anche mescolarsi con le formazioni a dominanza dell'altra quercia sempreverde mediterranea presente nel territorio regionale, la sughera (*Quercus suber*), maggiormente diffusa nel versante tirrenico, come generalmente accade nell'areale naturale italiano di distribuzione della specie. La sughera si rinviene infatti in particolare lungo la Catena Costiera, a quote tra 100 e 500 m s.m., sui versanti settentrionali e occidentali delle Serre Vibonesi in simili condizioni di altimetria, e all'estremo limite meridionale sui versanti dell'Aspromonte affacciati sullo Stretto, dove la sughera riesce a spingersi un po' più in quota, sino a raggiungere i 650 m s.m.. Come descritto per il leccio, anche l'attuale distribuzione di *Quercus suber* nel territorio regionale è il risultato del condizionamento derivante dall'impatto antropico, a cui nello specifico della specie considerata, oltre alle cause generali (urbanizzazione, sostituzione agraria, utilizzazioni intense e irrazionali, incendi) si aggiunge l'intenso utilizzo per la produzione di sughero. Ad esempio la sua presenza era in passato documentata nel Bosco di Rosarno e più in generale nella Piana di Gioia Tauro. La sughera invece è più sporadica lungo il versante jonico, dove ad esempio si rinviene localmente lungo il bacino del Fiume Crati, ma in passato si registrava una sua maggiore presenza anche in questo settore.

Nei piani bioclimatici superiori il leccio come generalmente accade, anche in Calabria viene poi progressivamente sostituito dal querceto caducifoglio; in tal senso interessanti in senso ecologico le stazioni in cui la lecceta entra direttamente in contatto col querceto mesofilo a dominanza di farnetto (*Quercus frainetto*).

In area vasta dunque il leccio è presente in particolare sui primi contrafforti collinari della Sila, dove esso è in grado di edificare dense cenosi pure.

Nell'area di progetto e nel territorio strettamente contermine non si rilevano cenosi forestali a dominanza di leccio. Piccoli lembi residuali si osservano allontanandosi dal sito progettuale, come avviene per un nucleo pochi km più a est, oltre la A2 (Salerno-Reggio Calabria), e inoltre *Quercus ilex* può comparire più che altro in forma arbustivo/arborescente nei lembi di macchia costieri a ridosso della linea di costa.

Formazioni di macchia

Le formazioni edificate da arbusti/alberelli sclerofilli termofili e xerofili quali l'ilatro comune (*Phillyrea latifolia*), l'alaterno (*Rhamnus alaternu*s), il mirto (*Myrtus communis*), il lentisco (*Pistacia lentiscus*), a cui non di rado si associa lo stesso leccio, presenti in territorio regionale sono spesso forme di degradazione delle prima descritte foreste sempreverdi, regredite a un simile habitus, a causa di ripetuti episodi di disturbo e di degrado. Le macchie così composte si definiscono secondarie, distinguendosi da quelle primarie che rappresentano invece lo stato climacico in determinati contesti. L'habitus delle macchie secondarie può variare dalla macchia alta alla macchia bassa, a seconda della ripetizione e intensità del disturbo subito; se il disturbo poi prosegue ulteriormente in modo intenso può osservarsi l'ulteriore regressione all'habitus di gariga, in cui la componente d'interesse forestale tende a rarefarsi per essere rappresentata più che altro da arbusti bassi (spesso pulvinanti), mentre la componente erbacea prende sempre più il sopravvento.

Le formazioni di macchia calabresi individuano un complesso altamente eterogeneo, e tra le tipologie maggiormente diffuse nel territorio regionale si ritrovano la macchia (primaria) a oleandro, lungo le fiumare (dove tali formazioni possono entrare contatto con la pineta di Pino d'Aleppo), la macchia a olivastro (*Olea europaea* var. *sylvestris*) e lentisco, in cui spesso può entrare lo sparzio (*Calicotome* sp.) (in particolare in quelle aree maggiormente colpite dal fuoco), la macchia bassa a erica, cisti e lavanda diffusa su suoli acidi di frequente percorsi da incendi.

Nell'area di progetto e nel territorio contermine non si rilevano cenosi di macchia. I primi lembi di macchia che s'incontrano allontanandosi dal sito progettuale, sono quelle della fascia costiera nel

tratto compreso tra la Foce del Torrente Bagni e del Fiume Amato, dove si osservano nella parte interna a ridosso della serie dunale una macchia a dominanza di *Pistacia lentiscus*, in cui tra le specie compagne compaiono *Juniperus macrocarpa* e *Phillyrea latifolia.*

Formazioni di pino d'Aleppo

Le pinete di pino d'Aleppo nel territorio regionale si rinvengono soprattutto lungo il settore settentrionale jonico, rappresentando la propaggine più meridionale delle celebri pinete dell'Arco Jonico, diffuse in Puglia nel Tarantino e in Basilicata, area di sicuro indigenato per la specie, la cui reale distribuzione naturale nel nostro Paese è controversa a causa del suo largo e storico impiego della specie negli impianti di rimboschimento. Nell'Alto Jonio Cosentino dove dunque la specie si rinviene fondamentalmente in territorio calabrese, risalendo spesso dall'area costiera e sub-costiera lungo il corso delle fiumare, le formazioni a dominanza di pino d'Aleppo ammontano a circa 10.000 ettari di cui un quinto popolamenti artificiali dalla prevalente finalità antierosiva; nel settore considerato che è uno di quelli a più basso indice di boscosità a causa della diffusione di ambienti sub-pianeggianti e di bassa collina, le formazioni in esame rappresentano complessivamente circa la metà del patrimonio forestale qui presente. I rimboschimenti di pino d'Aleppo si rinvengono essenzialmente nel piano basale a quote collinari, interessando talvolta anche quota basso-montane. I citati rimboschimenti dell'Alto Jonio Cosentino non sempre sono stati realizzati con il solo pino d'Aleppo, potendosi infatti rilevare impianti in cui è stato utilizzato anche il pino domestico (*Pinuus pinea*). Impianti misti artificiali di pino d'Aleppo e di pino marittimo (*Pinus pinaster*), si osservano invece maggiormente lungo il settore centro-meridionale tirrenico.

Per quanto esposto, l'area vasta pur presentando caratteristiche bioclimatiche favorevoli alla specie, è già ben più a sud dell'areale di distribuzione naturale regionale di *Pinus halepensis*, come detto posto nell'Alto Jonio Cosentino.

<u>Nel sito progettuale e nel suo prossimo circondario non si rilevano impianti artificiali (rimboschimenti) di pino d'Aleppo o comunque di altre conifere.</u> I primi rimboschimenti di conifere si osservano nella citata fascia costiera tra la foce del Torrente Bagni e il Fiume Amato, dove localmente al pino d'Aleppo sono stati preferiti gli eucalipti (*Eucalyptus* sp.), anch'essi come noto largamente impiegati nei rimboschimenti calabresi del piano basale

Formazioni di querce caducifoglie

Le formazioni di caducifoglie vanno a costituire un complesso eterogeneo che va a costituire la copertura forestale spontanea di maggiore diffusione nel piano basale. A tale complesso

contribuiscono sia querce più termo-xerofile come quelle riferibili al gruppo della roverella, e cioè *Quercus pubescens* e *Quercus virgiliana*, sia altre più mesofile *come Quercus frainetto, Quercus cerris e Quercus dalechampii.*

I querceti caducifogli, sia puri che misti, si rinvengono in particolare nei distretti centro-settentrionali del territorio regionali, dove interessano diffusamente i versanti meridionali e orientali del Massiccio del Pollino, i versanti occidentali e orientali della Catena Costiera, oltre che il sistema presilano (Valle del Crati, Valle del Savuto, Monti Repentini), i settori jonici della Sila Greca e la Presila di Crotone e Catanzaro. Nel resto della regione, i querceti caducifogli si osservano ancora sui versanti jonici delle Serre e dell'Aspromonte, dove però la loro diffusione è molto più contenuta e localizzata rispetto ai settori precedentemente descritti.

Tale complesso eterogeneo si rileva a quote comprese tra i 600 e i 1200 m s.m.. A livello gestionale, le formazioni edificate da specie xerofile più generalmente appaiono governate a ceduo (cedui matricinati di roverella e/o di quercia virgiliana), mentre quelle da specie più mesofile a fustaia, in passato trattate a tagli successivi uniformi (fustaie di cerro e farnetto).

Per quanto descritto, si comprende come il contesto in cui si rileva l'area di progetto appaia non ottimale in termini ecologici per la presenza di questa tipologia forestale, che infatti non si osserva nell'area di progetto né tanto meno nel suo circondario. In area vasta di progetto, il querceto caducifoglio inizierà a comparire sui primi contrafforti collinari della Sila, a partire da quote di media-alta collina, e nell'area di Monte Mancuso dove *Quercus virgiliana* può rilevarsi anche in popolamenti misti a *Quercus suber.*

Flora tutelata

La peculiare conformazione del territorio regionale, in particolare la presenza di importanti massicci montuosi e l'ubicazione della stessa a cavallo tra differenti settori fitogeografici, giustifica oltre che la grande ricchezza quantitativa di specie vegetali, la sua straordinaria qualità confermata dagli elementi di pregio floristico/fitogeografico che qui si rinvengono.

Tra gli elementi di maggior rilievo del territorio regionale si evidenzia specie nord-africane tipiche di settori predeserici quali *Aristida coerulescens* e *Tricholaena teneriffae*, o ancora *Chamaerops humilis,* (unica palma presente nell'Europa continentale) nell'area di Capo Vaticano, o *Platanus orientalis*, capace di edificare cenosi ripariali lungo il Torrente Uria, o le specie del contingente mediterraneo orientale quali *Bupleurum gracile*.

Di recente, la Legge Regionale 1 del 2019, che ha modificato la LR 47/2009 sulla tutela degli alberi monumentali e della flora spontanea, in uno specifico Allegato ha indicato la flora autoctona meritevole di tutela presente in territorio regionale.

Specie (nome scientifico)
Aizoanthemum hispanicum
Pancratium maritimum
Hydrocotyle rancunoloides
Chamaerops humilis
Periploca graeca
Centaurium cineraria
Ptilostemom gnaphaloides
Senecio gibbosus
Calystegia soldanella
Cressa cretica
Juniperus oxycedrus ssp. *macrocarpa*
Juniperus sabina
Ephedra nebrodensis
Andrachne telephioides
Euphorbia gasparrinii
Anthyllis hermanniae
Astragalus aquilanus
Lathyrus laxiflorus
Retama raetam ssp. *gussonei*
Gentianella crispata
Stipa austroitalica
Iris lorea
Lavandula multifida
Salvia ceratophylloides
Salvia fruticosa
Pinguicola crystallina ssp. *hirtiflora*
Nymphaea alba
Ophioglossum lusitanicum
Anacamptis palustris
Himantoglossum adriaticum
Osmunda regalis
Paeonia sp.
Plantago amplexicaulis
Platanus orientalis
Limonium sinuatum
Coris monspeliensis
Primula palinuri
Soldanella calabrella
Pulsatilla alpina
Sarcopoterium spinosum
Lomelosia cretica
Linaria dalmatica
Staphylea pinnata
Typha minima

Specie (nome scientifico)
Fagonia cretica

Tabella 1 - Specie di flora tutelata a livello regionale, elencate nell'allegato della LR 1/2019

Specie floristiche di rilievo presenti in area vasta

Tra gli elementi di maggior rilievo del Catanzarese in cui il sito progettuale si osserva, si ricordano invece il pino laricio (*Pinus nigra* ssp. *laricio*), la sottospecie endemica di pino nero che tipicizza i settori montani dell'altopiano silano, l'abete bianco (*Abies alba*) la cui presenza è una preziosa testimonianza dell'Abieti-Faggeto, la tipologia in un passato neanche troppo lontano, dominante la fascia montana appenninica, e rilevato anche in alcune faggete del vicino Monte Mancuso, la felce bulbifera (*Woodwardia radicans*) segnalata anche sulla Sila Piccola a Sersale, e sempre tra le pteridofite, felci tipiche di ambienti subtropicali come *Pteris cretica* e *Pteris vittata*, ma anche *Osmunda regalis* tipica invece di luoghi umidi a clima oceanico; ulteriori specie di rilievo sono la lereschia di Thomas (*Lereschia thomasii*) endemismo meridionale presente in Calabria e Basilicata e *Chrysosplenium dubium.*

Restringendo però l'osservazione all'area vasta, che data le sue peculiarità morfologiche e bioclimatico-pedologiche e la sua conseguente forte vocazione colturale, appare particolarmente avara di ambienti naturali e semi-naturali rispetto agli standard del territorio calabrese come già più volte evidenziato, si comprende come le specie di flora di maggior interesse si ritroveranno all'interno dei siti di interesse naturalistico qui presenti.

Nella fattispecie, a non troppa distanza dal sito progettuale si incontrano due Zone Speciali di Conservazione (ZSC), dunque Siti inclusi in Rete Natura 2000 da una delle due Direttive Europee alla base dell'istituzione del poderoso network di aree protette in territorio dell'EU in esame, nel dettaglio la Direttiva 92/43/CEE. Queste sono la ZSC *Lago La Vota* (codice IT9330087), e la ZSC *Dune dell'Angitola* (codice IT9330089), i cui perimetri s'incontreranno rispettivamente a 3,5 km in linea d'aria a nord-ovest, e poco più di 6 km in linea d'aria in direzione S/S-E dal sito progettuale. L'elaborazione successiva evidenzia i settori più prossimi al sito progettuale delle due ZSC in oggetto.

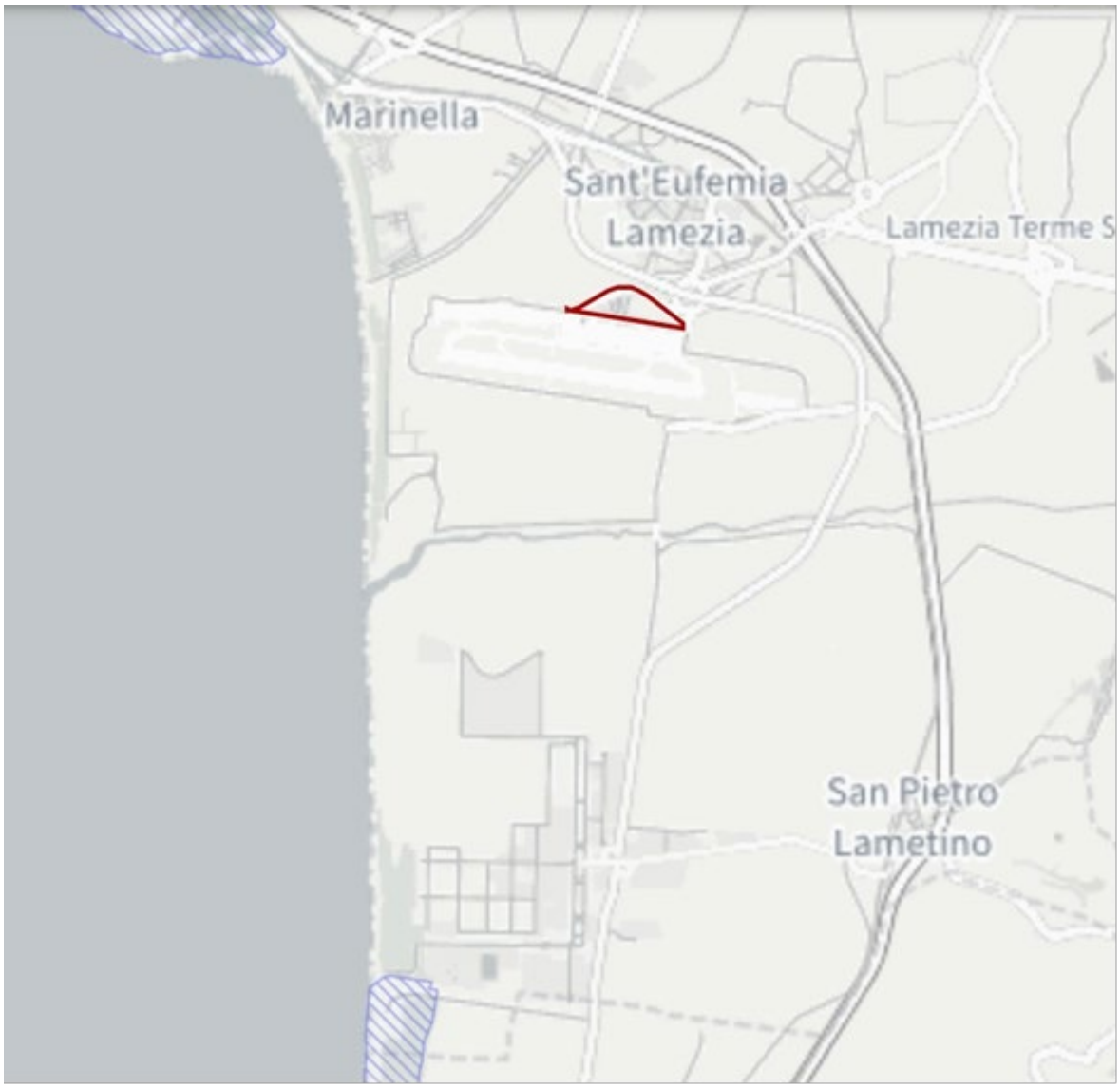


Figura 15 - Dettaglio dei settori dei due siti Rete Natura 2000 più prossimi al sito progettuale (Fonte: https://natura2000.eea.europa.eu/expertviewer/).

Dall'analisi dei Formulari Standard dei due siti Rete Natura 2000 in esame, si nota come in entrambi casi non si rilevino specie di flora in Allegato II della Direttiva 92/43/CEE (come noto laddove presenti elencate nell'apposita Tabella 3.2 degli Standard Data Form Natura 2000), ma si osservano invece specie degne di nota riportate nell'apposita tabella dei Formulari 3.3 *Ulteriori specie di flora e di fauna;* come si può evincere dalla tabella, nessuna di queste è elencata nell'Allegato IV della citata Direttiva "Habitat" e pertanto mostrerà un valore di differente tipo (rarità, interesse fitogeografico, inclusione in Lista Rossa regionale).

Specie (nome scientifico)	**Allegato IV Dir. 92/43/CEE**	**ZSC Lago la Vota**	**ZSC Dune dell'Angitola**
Artemisia campestris subsp. *variabilis*		X	
Brassica tounefortii		X	
Centaurea deusta		X	X
Centranthus calcitrapae subsp. *calcitrapae*		X	
Cladium mariscus		X	
Convolvulus soldanella		X	X
Drymochloa drymeja subsp. *exaltata*			X
Euphorbia paralias		X	X
Ipomea sagittata		X	
Juniperus macrocarpa			X
Juniperus turbinata			X
Limonium virgatum		X	
Medicago marina		X	X
Pancratium maritimum		X	X
Polycarpon tetraphyllum subsp. *alsinifolium*			X
Ruppia marittima			X
Stuckenia pectinata			X
Tripidium ravennae subsp. *ravennae*			X

Tabella 2 - Dettaglio delle specie floristiche riportate nelle tabella 3.3. dei Formulari Standard della ZSC Lago la Vota e della Dune dell'Angitola (Fonte: Natura 2000 Standard Data Form).

Si nota come le specie riportate siano legate ad ambienti umidi, salmastri retrocostieri, oppure rappresentino elementi tipici della *serie dunale*, quindi rappresentativi di queste preziose tipologie ambientali fortunatamente conservatesi in area vasta e risparmiate dagli intensi, spesso caotici e violenti processi di urbanizzazione subiti dal contesto territoriale considerato, in particolare lungo la sua fascia costiera.

3.3.3 Aspetti floristico-vegetazionali dell'area di indagine

Per ottenere informazioni specifiche inerenti la flora e la vegetazione dell'area di progetto si riporta una check-list con le specie qui rilevate; si nota come l'area d'indagine includa anche le frazioni di territorio strettamente contermini al sito progettuale.

La check-list di seguito riportata si riferisce esclusivamente alle specie osservate a livello spontaneo all'interno dell'area d'indagine, come poc'anzi definita; a tal proposito occorre sottolineare come specie quali *Phoenix canariensis, Quercus ilex* e *Nerium oleander,* siano state incluse in quanto presenti con alcuni individui spontaneizzati all'interno dell'area d'indagine. *Phoenix canariensis* è infatti localmente capace di spontaneizzarsi in territorio calabrese, in merito invece al leccio, pur non rilevandosi lembi di lecceta nell'area contermine del sito progettuale, è stato rilevato come alcune

cenosi residuali non siano così distanti dal sito progettuale, anche se più probabilmente gli sporadici episodi spontanei osservati nell'area d'indagine, derivano dall'impiego della specie nell'arredo verde del contesto. Per gli individui spontanei di oleandro, l'origine è simile a quanto poc'anzi rilevato per il leccio, essendo la specie impiegata nell'arredo verde del contesto in esame. Tra le specie derivanti da processi di spontaneizzazione si segnala anche *Vitis vinifera*, con ogni probabilità derivante dalla presenza di antichi vigneti ormai estirpati nell'area d'indagine.

La check-list riporta anche lo status ai fini della conservazione delle specie rilevate, evidenziando laddove presente un regime di tutela (inserimento nell'Allegato II della Dir. 92/43/CEE o tra la flora autoctona di interesse regionale, riportata nell'Allegato della LR 1/2019, o comunque un interesse conservazionistico come avviene per le specie di flora segnalate nelle due ZSC poco distanti dal sito progettuale, o ancora floristico e/o fitogeografico), evidentemente, tutte informazioni preziose per valutare in termini qualitativi la flora dell'area d'intervento.

Specie (nome scientifico)	**Allegato II Dir. 92/43/CEE**	**Allegato LR 1/2019**	**Specie di flora segnalate nei siti della Rete Natura 2000 delle vicinanze**	**Interesse floristico e/o fitogeografico**	**Alloctone/ invasive**
Ailanthus altissima					X
Anagallis arvensis					
Anthemis arvensis					
Arundo donax					X
Arundo pliniana					
Asparagus acutifolius					
Asphodelus microcarpus					
Avena fatua					
Bellardia trixago					
Bellis sylvestris					
Borago officinalis					
Bromus hordeaceus					
Calamintha nepeta					
Calendula arvensis					
Cerinthe major					
Chrysanthemum coronarium					
Crepis versicaria					
Dactylis hispanica					
Daucus carota					
Dipsacus fullonum					
Dittrichia viscosa					
Echium plantagineum					
Equisetum arvense					
Erigeron canadensis					X
Euphorbia helioscopia					

Specie (nome scientifico)	**Allegato II Dir. 92/43/CEE**	**Allegato LR 1/2019**	**Specie di flora segnalate nei siti della Rete Natura 2000 delle vicinanze**	**Interesse floristico e/o fitogeografico**	**Alloctone/ invasive**
Foeniculum vulgare ssp. *piperitum*					
Galactites tomentosus					
Gladiolus italicus					
Malva sylvestris					
Nerium oleander					
Olea europaea var. *sylvestris*					
Oxalis pes-caprae					X
Phragmites australis					
Phleum ambiguum					
Phoenix canariensis					X
Papaver rhoeas					
Populus alba					
Populus nigra					
Quercus ilex					
Ricinum communis					X
Robinia pseudoacacia					X
Rubus ulmifolius					
Rumex crispus					
Salix alba					
Salix purpurea					
Sambucus ebulus					
Silybum marianum					
Sinapis alba					
Sonchus oleraceus					
Typha latifolia					
Trifolium repens					
Vitis vinifera					

Tabella 3 - Check-list delle specie di flora osservate a livello spontaneo nell'area d'indagine (sito progettuale e area strettamente contermine, Lamezia Terme frazione Sant'Eufemia a Lamezia).

L'area di progetto, destinata alla sistemazione di aree di sosta e alla riqualificazione della viabilità all'interno dell'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme, come più volte detto e mostrato nel dettaglio seguente, è fondamentalmente rappresentata da una vasta area incolta collocata nell'area aeroportuale.

Figura 16 - Dettaglio del sito progettuale su ortofoto

La check-list delle specie che qui si rinvengono offre la possibilità di valutare la qualità floristica del sito; si evidenzia come non si notino nell'elenco specie di valore conservazionistico o tutelate dai provvedimenti indicati, ma allo stesso tempo neanche specie di valore floristico e/o fitogeografico. A parte questo dato iniziale, già di per sé indicativo di una scarsa qualità floristica del sito progettuale, conferma lo scarso interesse della comunità floristica rilevata, la forte incidenza all'interno della check-list di specie banali, ubiquitarie, legate ad ambienti nitrofilo-ruderali, marginali, di scarso-nullo valore ambientale. A tal proposito si pensi a specie erbacee tipiche di simili ambienti quali *Cerinthe major, Borago officinalis, Daucus carota, Calendula arvensis, Chrysanthemum coronarium, Bellis sylvestris, Papaver rhoeas, Crepis versicaria, Silybum marianum. Galactites tomentosus* (localmente diffusa e capace di formare dense cenosi nel sito), *Avena fatua, Malva sylvestris, Calamintha nepeta, Euphorbia helioscopia, Bromus hordeaceus, Foeniculum vulgare* ssp. *piperitum* e altre ancora, ma anche specie arbustive diffuse in simili ambienti disturbati come *Dittichia viscosa* e *Rubus ulmifolius;* senza considerare la presenza di numerose alloctone-invasive che ancor più fanno comprendere come il sito progettuale sia di fatto un incolto di nessun valore floristico, fortemente condizionato negativamente da un'importante disturbo antropico.

Le specie di maggior interesse rilevate, sono fondamentalmente legate al reticolo idrografico minore che interessa l'area, dato che il sito progettuale in un suo lato più a nord è lambito dal Torrente Cantagalli. A tale piccolo corso d'acqua, ma anche alla rete di canali di scolo ad esso legato, che lambiscono parte del perimetro dell'incolto, sono associati piccoli nuclei di vegetazione ripariale forestale dove sono stati rilevati pioppo nero, pioppo bianco, salice bianco e salice rosso, ma anche la sambuchella, e elofite, quali la dominante *Arundo donax*, ma anche più localmente *Phragmites australis, Arundo pliniana* e *Typha latifolia.*

Figura 17 - Un dettaglio dell'area d'indagine, in evidenza incolto con presenza di scarlina (Galactites tomentus) localmente diffusa nel sito progettuale.

Figura 18 - Cenosi di canna comune (Arundo donax) nell'area d'indagine

3.3.4 Vegetazione dell'area di progetto

Nell'area di progetto, situata in prossimità dell'aeroporto di Lamezia Terme, è presente una vegetazione eterogenea, composta da specie sia autoctone che esotiche, caratterizzate da differenti portamenti e funzioni paesaggistiche. Tra le alberature di maggiori dimensioni si riscontrano esemplari di pino, leccio, acacia e robinia pseudoacacia, oltre a specie ornamentali come lo *Schinus molle*, la *Cordyline australis* e il cipresso. Sono inoltre presenti alberi di piccola taglia e una componente arbustiva costituita da oleandri, *Cortaderia selloana* (volgarmente nota come corderia) e siepi impiegate per la definizione degli spazi e la schermatura visiva. La vegetazione è completata da diverse specie di palme, tra cui la palma nana (*Chamaerops humilis*), la palma regina (*Syagrus romanzoffiana*) e palme del genere *Washingtonia*, che contribuiscono alla definizione di un paesaggio dal carattere mediterraneo e decorativo.

3.4 **Gli aspetti percettivi**

3.4.1 Caratteri visuali e percettivi del paesaggio

Da un punto di vista percettivo il territorio interessato dall'intervento progettuale si può suddividere in tre aree principali, ciascuna delle quali possiedono caratteristiche paesaggistiche e differenti che offrono differenti visibilità (cfr. T2 "Carta delle tipologie di paesaggio").

La prima area è costituita dal territorio circostante l'aeroporto, prettamente pianeggiante e caratterizzato principalmente dall'uso agricolo del suolo e da frutteti; i fondi agricoli sono suddivisi

geometricamente l'uno dall'altro da filari di alberi, dalle strade pressoché rettilinee, che dipartono dai nuclei urbani e dai percorsi minori battuti esclusivamente dai mezzi agricoli.

Altra peculiarità dell'area è la presenza della fitta rete di canalizzazione delle acque, che può essere ricondotta agli anni della bonifica della palude lametina. Diffusamente presenti nella pianura sono case sparse e strutture adibite per l'attività agricola edificate prevalentemente lungo le strade principali.

La tipologia di paesaggio presente in questa area permette vedute generalmente profonde fino a notevoli distanze; in tale contesto, gli elementi che possono costituire delle barriere visive, limitando quindi la vista verso l'opera progettuale, sono rappresentate dagli elementi verticali che spiccano sul paesaggio pianeggiante agricolo circostante, costituiti in prevalenza dai manufatti agricoli e dai filari di alberi presenti lungo le strade.

Figura 19 - Paesaggio agricolo

La seconda area è costituita dal paesaggio urbano di Santa Eufemia Lamezia, ubicato a nord dell'aeroporto. Esso conserva ancora l'impianto originario di epoca fascista, caratterizzata da una piazza centrale ottogonale dalla quale dipartono le strade, lungo le quale si è sviluppato l'intero nucleo urbano.

All'interno di tale paesaggio le viste sono spesso ostacolate anche nelle brevi distanze dall'edificato circostante; solo i margini più esterni dell'abitato possono offrire visuali generalmente più aperte verso il paesaggio agricolo circostante.

Tra il nucleo urbano di Santa Eufemia Lamezia e l'aeroporto si sviluppa il tracciato della SS 18; questa, realizzata in rilevato rispetto alla quota campagna, costituisce di per sè una barriera visuale e, inoltre, è ulteriormente dotata di una importante quinta arborea in corrispondenza del fronte edilizio più compatto di Santa Eufemia Lamezia, che ne esclude completamente la vista verso l'opera progettuale.

Figura 20 - Quinta vegetale della SS 18 in corrispondenza di santa Eufemia Lamezia

La terza tipologia di paesaggio è costituita dalle pendici del sistema montuoso del Reventino-Mancuso che presenta un andamento morfologico articolato, con rilievi più ondulati verso valle, mentre risultano più accentuati salendo di altitudine. L'area è caratterizzata da un paesaggio olivato e agricolo di collina, dove ogni fondo e individuato da scoli per la raccolta delle acque piovane che formano una fitta maglia di parcellizzazioni agricole; queste vengono interrotte da corsi d'acqua minori, dalle infrastrutture viarie secondarie e dai boschi più o meno ampi.

Seppur relativamente distante dall'area di intervento, in questo territorio morfologicamente movimentato, è possibile scorgere visuali più aperte verso il paesaggio della pianura di Lamezia.

All'interno del territorio pedemontano analizzato gli elementi che possono costituire delle barriere visuali sono rappresentate prevalentemente dalle masse arboree che si sviluppano lungo le strade

che risalgono i pendii; tali elementi però non costituiscono mai delle barriere vere e proprie, poiché sono sempre dotate di una certa trasparenza che è determinata dalla densità delle piante, dallo spessore della quinta arborea, dalla presenza o meno di fogliame in relazione alla stagione.

In ragione della distanza intercorrente tra questi punti panoramici e l'area di intervento, è possibile percepire la presenza dell'aeroporto, senza coglierne in pieno i suoi particolari.

Figura 21 - Vista della pianura di Santa Eufemia dal Reventino-Mancuso

3.4.2 La individuazione dei punti di vista strutturanti

Secondo quanto espressamente previsto dal DPCM 12.12.2005, la analisi degli aspetti percettivi deve essere condotta da "luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici". Ne consegue quindi che a tal fine la prima operazione da condursi risulta essere quella della individuazione dei quei punti di vista che nella presente Relazione sono stati indicati con il termine "strutturanti" dal momento che, rispondendo alle anzidette caratteristiche, sono per l'appunto strutturanti i rapporti percettivi.

Secondo questa ottica i punti di vista strutturanti sono stati evidenziati sulla base di punti percettivi statici e punti dinamici: in particolare sono stati percorsi gli assi viari che attraversano il territorio di studio, rappresentati dalle direttrici principali e dalla viabilità secondaria, preferendo quelle di pubblica fruizione con qualità panoramiche. Per punti statici sono state considerate le fasce periferiche di nuclei urbani e l'abitato sparso, i beni di rilevanza storico-culturale, i centri di pubblica

fruizione e punti panoramici da cui è percepibile una vista d'insieme del paesaggio circostante che potrebbe essere influenzato dall'intervento progettuale.

In base all'analisi dei caratteri visuali e percettivi del paesaggio circostante l'area di intervento appena affrontata, è possibile affermare che, a prescindere dal raro edificato sparso nella pianura, i punti dai quali sia possibile fruire la vista dell'intervento in progetto siano costituiti da:

1. la SS 18, in corrispondenza di Santa Eufemia Lamezia e l'aeroporto;
2. le strade di servizio aeroportuali per i viaggiatori e per lo scalo merci, che si diramano dalla SS 18 e che nel loro insieme costituiscono gli assi viari di collegamento all'aeroporto;
3. la strada perimetrale dell'aeroporto che funge da collegamento per le aree agricole e costiere circostanti.

Figura 22 - localizzazione delle aree di visuale strutturanti

Pur nella sua sinteticità, la precedente elencazione da subito conto delle differenze tra detti canali visivi, nello specifico in ordine ai seguenti aspetti:

- quota rispetto all'area di intervento, l'asse stradale della SS 18 risulta essere in rilevato rispetto al piano campagna, mentre quelle di servizio aeroportuale e perimetrali si sviluppano nella medesima quota dell'aeroporto;

- livello di frequentazione, di sicuro maggiore nel caso della SS 18;
- tipologia di flussi, aspetto che vede la SS 18 come asse connotato dalla più elevata commistione delle diverse tipologie in quanto questa al contempo assolve alle funzioni di viabilità di collegamento di livello regionale ed interprovinciale, nonché di accesso all'area urbana di Santa Eufemia Lamezia;
- velocità di percorrenza, ovviamente maggiore sui tratti della SS 18 rispetto ai restanti.

Considerando l'inserimento dell'intervento progettuale all'interno della zona aeroportuale e, la pressochè limitata visibilità dell'opera rispetto al territorio circostante, fatta eccezione per il tratto stradale della SS 18, l'identificazione dei coni visivi si è quindi basata prevalentemente nella scelta di punti di vista circostanti l'aeroporto, inteso quale importante luogo ad alta frequentazione.

La definizione dei punti di vista identificati è stata effettuata considerando la relazione tra la posizione, intesa come distanza o vicinanza, dell'osservatore rispetto al manufatto, quale criterio capace di influenzare la percezione visiva.

3.4.3 Analisi delle visuali

L'analisi delle visuali relative al tratto della SS 18 è stata eseguita per entrambi i sensi di marcia nella direzione di avvicinamento all'area aeroportuale, ovvero corrispondente con il grande svincolo di raccordo tra la Strada Statale e l'aeroporto stesso.

La particolare collocazione della SS 18 rispetto all'aeroporto e alla rispettiva intersezione ha determinato 4 punti di vista nel tratto Nord-Ovest e 2 punti nel tratto Sud-Est.

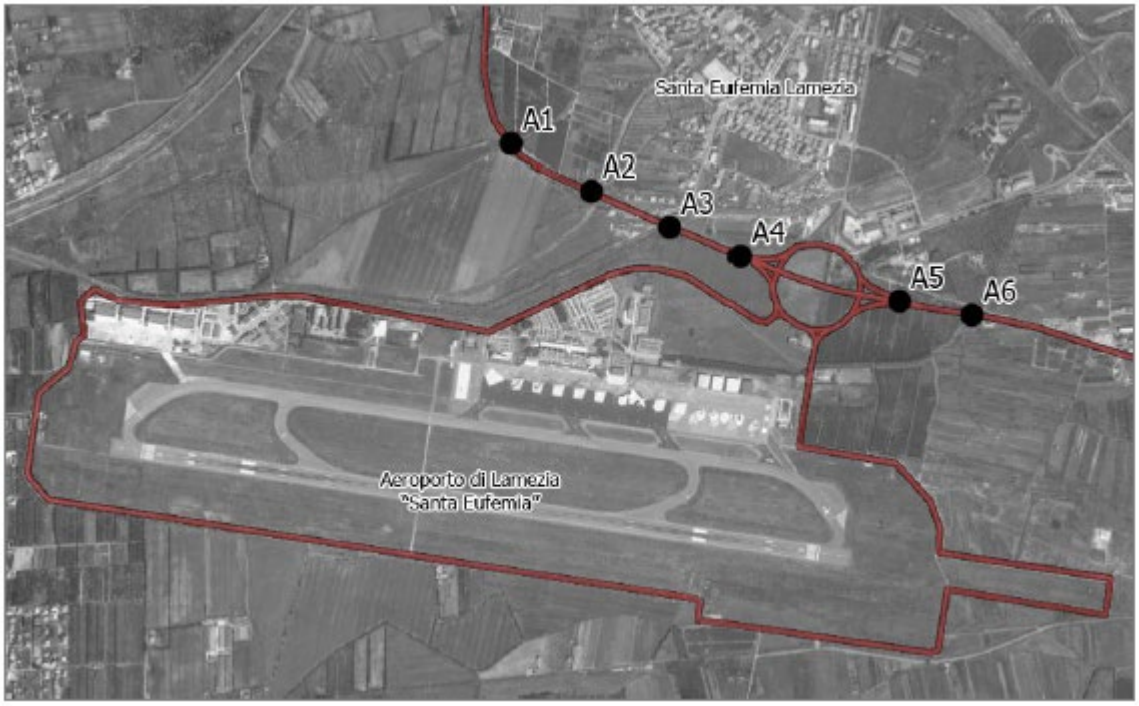


Figura 23 - Punti di vista individuati lungo la SS 18

Percorrendo la SS 18 da Nord-Ovest e da Sud-Est, nei tratti più distanti dall'area aeroportuale, è possibile cogliere una visuale d'insieme del paesaggio circostante, in cui è possibile osservare il territorio agricolo della pianura, dove emergono di tanto in tanto gli elementi verticali, quali masse arboree e edifici isolati.

Spesso importanti quinte vegetali costeggiano la SS 18 impedendo la vista verso l'area di interesse.

Dove le visuali sono libere da barriere visive, si può percepire la presenza dell'aeroporto, ma in ragione della distanza intercorrente tra i punti di vista e l'obiettivo, non è ancora possibile coglierne in pieno la sua struttura e i suoi particolari.

Questi diventano più definiti nei tratti di strada in prossimità dell'aeroporto, riuscendo a distinguere le tipiche torri di controllo, il sistema di illuminazione degli spazi esterni, i terminal e l'edificato ad esso connesso.

Figura 24 - Punto di vista A1

Figura 25 - Punto di vista A2

Figura 26 - Punto di vista A3

Figura 27 - Punto di vista A4

Figura 28 - Punto di vista A5

Figura 29 - Punto di vista A6

Lungo le strade di servizio e accesso all'aeroporto sono stati identificati 3 punti di vista: il primo è ubicato lungo il raccordo che dalla SS 18 discende verso l'area di intervento (B1), mentre gli altri due sono collocati nei pressi dei due ingressi dell'aeroporto che conducono al terminal passeggeri (B2) il primo ed il principale e, allo scalo merci (B3) il secondo.

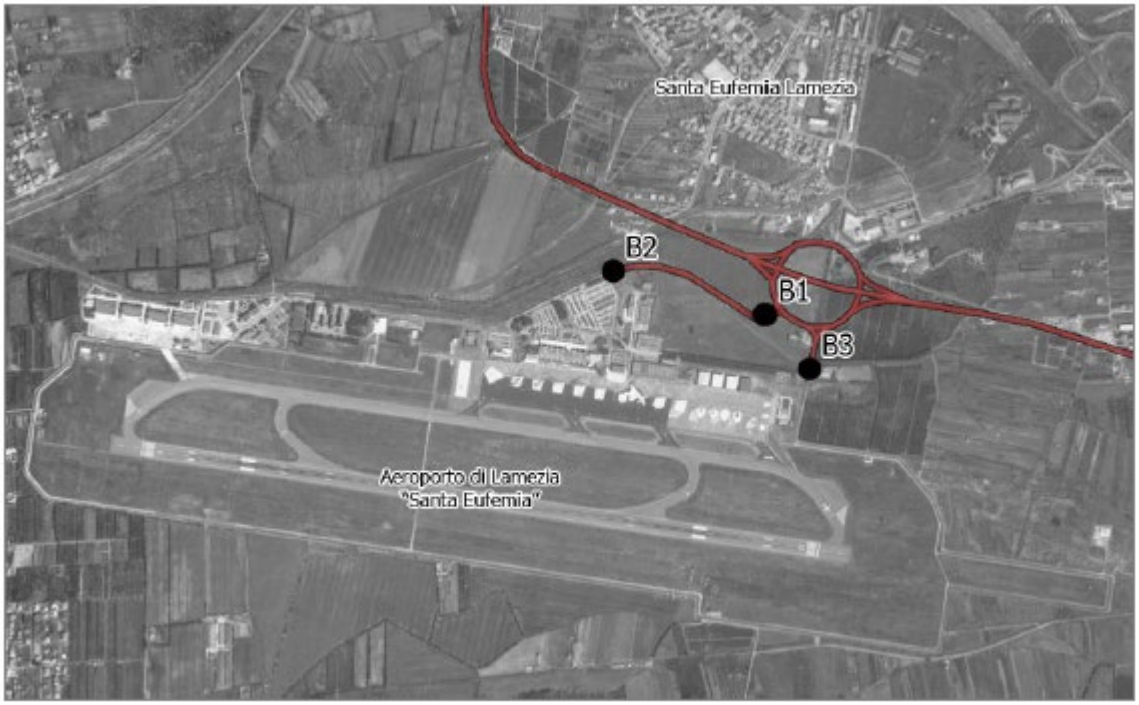


Figura 30 - Punti di vista lungo le strade di accesso all'aeroporto

Rispetto alla SS 18, detti punti si trovano alla stessa quota altimetrica dell'area aeroportuale, offrendo così viste più prossime alla quota terreno. La morfologia pianeggiante dell'area permette vedute profonde verso il paesaggio circostante, fin dove gli elementi verticali presenti sul territorio che fanno da sfondo alle visuali ne ostacolano la vista. In particolare tali elementi possono essere costituiti dai filari di alberi che delimitano il margine aeroportuale e gli edifici più elevati che ne costituiscono la sua struttura (cfr. Figura 3-27).

In prossimità degli ingressi all'aeroporto, è possibile scorgere chiaramente le strutture aeroportuali cogliendone in pieno i loro particolari. Se l'ingresso principale ai terminal offre una vista completa verso l'area di intervento, grazie alla presenza di ampi piazzali destinati a parcheggio, la vista che si coglie dall'ingresso secondario è quasi completamente schermato dai filari di alberi che bordano la strada stessa, impedendone una visuale completa verso le strutture aeroportuali.

Figura 31- Punto di vista B1

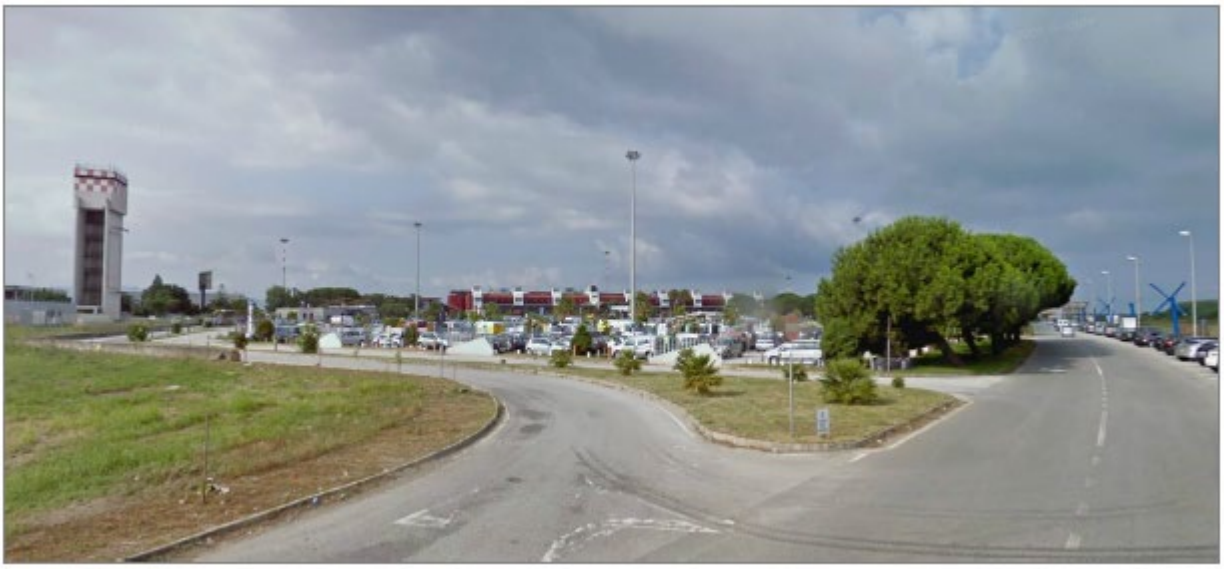


Figura 32 - Punto di vista B2

Figura 33 - Punto di vista B3

La strada perimetrale l'area aeroportuale è caratterizzata da una bassa frequentazione, generalmente interessata da un traffico locale, in quanto permette il collegamento verso le aree costiere e agricole limitrofe l'aeroporto.

Nonostante le caratteristiche di percorrenza di tale strada, sono stati identificati 3 punti di visuale che permettono delle viste verso l'aeroporto ed il paesaggio circostante.

Figura 34 - Punti di vista lungo la strada perimetrale dell'aeroporto

In tutte le visuali identificate sono presenti tre elementi ricorrenti: l'area pianeggiante sede della pista di decollo e di atterraggio, l'edificato aeroportuale, per il quale non è possibile coglierne i particolari, e i rilievi collinari e montuosi della presila che ne fanno da sfondo.

Le visuali lungo tale strada offrono generalmente delle viste profonde e prive di barriere visive verso il territorio pianeggiante circostante, fino ad incontrare con lo sguardo i rilievi montuosi. Tale tipologia di visuale si percepisce in modo particolare nel tratto di strada a sud dell'aeroporto, in cui è possibile osservare i tre elementi ricorrenti posti in sequenza: in primo piano la pista aeroportuale, seguita dai manufatti aeroportuali e infine i rilievi di sfondo che ne chiudono la scena.

Figura 35 - Punto di vista C1

Figura 36 - Punto di vista C2

Figura 37 - Punto di vista C3

In conclusione, il quadro sin qui descritto presenta delle situazioni eterogenee. Le differenti caratteristiche plano-altimetriche e tipologiche dei canali visivi considerati mutano difatti le caratteristiche delle visuali in ordine alla ampiezza del bacino visivo, alla distanza intercorrente tra punto di vista ed obiettivo ed il grado di frequentazione del punto di vista.

Escludendo le strade di accessibilità e collegamento all'aeroporto, che per loro natura e funzione offrono inevitabilmente le migliori viste verso l'area di intervento, la SS 18, se da un lato le sue visuali consentono di percepire l'intera configurazione paesaggistica all'interno della quale si inserisce l'intervento progettuale, dall'altro la sua caratteristica di frequentazione dinamica e la intensa copertura arborea del paesaggio circostante non permettono una chiara leggibilità dei singoli elementi che la costituiscono.

Discorso analogo vale anche per la strada perimetrale che, seppur offra visuali verso l'area aeroportuale ed il paesaggio circostante, nonostante la bassa frequentazione a carattere locale, la distanza tra il punto di osservazione e l'aeroporto è tale da non permettere in pieno una sua completa percezione.

Ne consegue che, con riferimento ai parametri di lettura definiti dal DPCM 12.12.2005 potremmo quindi concludere che, in termini generali, l'area di intervento presenta una elevata capacità di assorbimento visuale, ossia una significativa attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni introdotte, senza sostanziali diminuzioni della qualità.

4 LE OPERE IN PROGETTO

La progettazione in oggetto riguarda l'intervento di "*Riqualifica della viabilità di accesso e delle aree di sosta*" dell'aeroporto di Lamezia Terme e prevede la rivisitazione completa della viabilità secondo un nuovo *Sistema a Pedaggio* che permetta gestione e distinzione dei flussi di traffico diretti ad aree dei vari servizi che l'area Terminal zona Land-side offre. Il progetto prevede la realizzazione di:

1. Nuove rotatorie finalizzate ad eliminare flussi veicolari tra loro interferenti, nello specifico di una rotatoria centrale di diametro m 50, atta a ridistribuire il traffico veicolare in ingresso tra le future aerostazioni arrivi e partenze;
2. Le relative aree di sosta, che saranno ampliate e riconfigurate, con l'integrazione di postazioni per la ricarica dei veicoli elettrici
3. La realizzazione di un'area parcheggio per autobus (inteso come hub) a servizio per il TPL regionale.

Il progetto nello specifico comprende anche:

1. La predisposizone della rete di cavidotti utili agli impianti di controllo per l'ingresso e uscita aeroportuale che definiranno il nuovo "Sistema a pedaggio";
2. La predisposizione della rete di cavidotti per l'alimentazione elettrica delle check-in cabin nelle aree adibite al noleggio auto;
3. La realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione stradale e di videosorveglianza;
4. Adeguamento e integrazione della rete di fogna bianca;
5. Il tombamento parziale del Canale Manchetta, per consentire l'allargamento della carreggiata e la realizzazione di parti delle due nuove rotatorie.
6. La realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale, secondo nuova configurazione;
7. L'ampliamento del parcheggio delle future zone partenze.

Il progetto mira ad adeguare la capacità aeroportuale dei flussi veicolari in coerenza con lo sviluppo previsto del traffico aereo (nel breve-medio termine) e con il progetto relativo ai distinti Terminal passeggeri "Arrivi" e "Partenze".

La strategia progettuale adottata mira alla possibilità di dirigersi nella futura zona "Arrivi" o nella futura area "Partenze" grazie anche ad una nuova rotatoria in posizione baricentrica rispetto ai due futuri terminal che dividerà i due flussi, e che sarà funzionale anche alla manovra dei bus per l'uscita

dai terminal. Ciò, consentirà la deviazione del flusso in maniera ottimale evitando congestioni tra “Arrivi” e “Partenze” e consentendo all’utente di essere incanalato nei relativi spazi di sosta appositamente definiti, o in alternativa dirigersi all’uscita dove sono previsti ulteriori “caselli” di uscita.

L’intervento, inoltre prevede nuove aree di sosta che saranno realizzate in parte con pavimentazione autobloccante e filtrante, per mantenere un buon livello di superficie permeabile.

Per le aree a parcheggio del “rental car” è prevista la demolizione dell’attuale fabbricato autonoleggi e ampliandoli per una capienza complessiva di ca.480 posti auto. Nel progetto della nuova configurazione del “rental car” si prevede la realizzazione delle sole opere civili per la posizione di n.17 Checkin Cabin e la realizzazione di percorsi pedonali protetti che dalla zona uscita dei futuri arrivi (secondo la riconfigurazione dell’aerostazione con altro appalto – L1 - Progetto di Sviluppo aerostazione passeggeri), che convogli l’utenza sia all’area di sosta dei “rent car” che nelle aree dei parcheggi P1, P2 e nelle aree dette “soste brevi”.

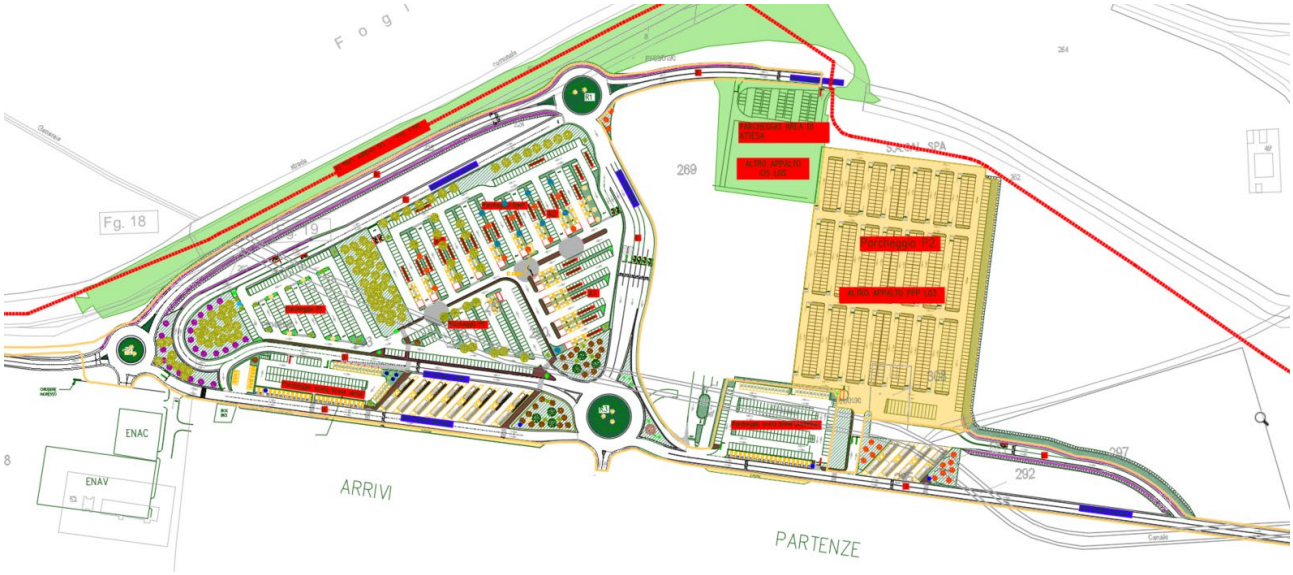


Figura 38 - Planimetria di progetto

4.1 Interventi su alberature interferenti con Progetto CIS L1 e Progetto CIS L3

Gli interventi previsti sulle alberature dell’area di sedime, per la realizzazione dei progetti CIS L1 e CIS L2, sono:

1) Interferenza di 14 Olenadri e 3 Chamaepops humilis, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione della rotatoria R2.

Figura 39 - Isola d'intersezione tra Viale Gino Giulietta e Viale Rodolfo Inbrogno.

2) Interferenza di 4 Lecci, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione clotoide curva stradale.

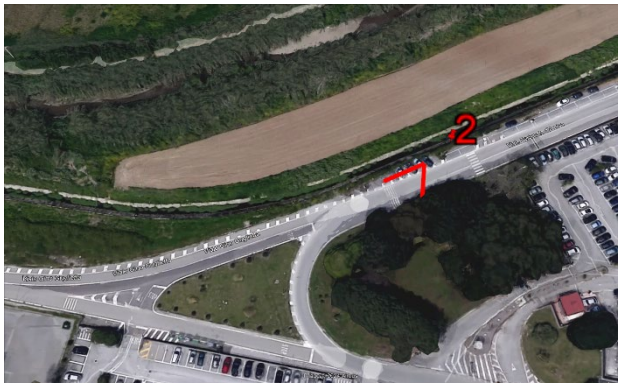


Figura 40 -Viale Fortunato D'Amico vicino al Parcheggio P1.

3) Interferenza di 1 Leccio, 3 Chamaepops humilis, 2 Cordyline australis e 30 mq di Corderia selloana, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione stalli destinati alla sosta dei taxi.

Figura 41 -Viale Rodolfo Inbrogno accanto al Parcheggio P1.

4) Interferenza di 6 Lecci, di cui si prevede l'espianto, per ridistribuzione stalli del parcheggio P1.

Figura 42 -Via Giuseppe Anello accanto tra il Parcheggio P1 e il Terminal bus.

5) Interferenza di 2 Robilia pseudoacacia e 3 Palme Washington, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione di ulteriori stalli nel Parcheggio P1 con previsione di passaggio pedonale.

Figura 43 -Via Giuseppe Anello di fronte Terminal bus.

6) Interferenza di 6 Palme Washington e 6 Pini Marittimi per realizzazione pensilina land-side, con annesso marciapiede, di cui si prevede la modellazione del profilo in funzione della posizione degli arbusti che si assume rimanga inalterata per via della loro estetica e pregio.

Figura 44 -Viale Rodolfo Inbrogno accanto alla fermata per navetta Aeroporto/Stazione FS.

7) Interferenza di 1 Schinus molle e 1 Pino, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione della rotatoria R3.

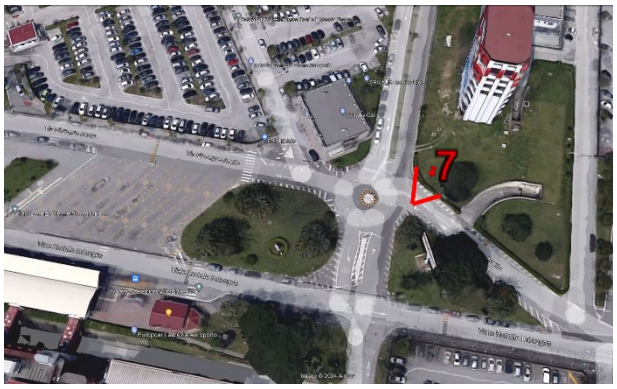


Figura 45 -Tratto tra rotatoria e Viale Giuseppe Anello.

8) Interferenza di 1 Pino di Norkfolk, 4 Lecci, 4 Pini Silvestre e 1 Cipresso, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione della rotatoria R3.

Figura 46 -Isola tra la rotatoria, Viale Rodolfo Inbrogno e Viale Giuseppe Anello.

9) Interferenza di 3 Palme Washington, 2 Cordyline australios, 1 Cipresso e 3 Platanus orientalis, di cui si prevede l'espianto, per la realizzazione dell'aerostazione.

Figura 47 - Area air-side aerostazione.

10) Interferenza di 3 Tilio Americano e 2 Platano Occidentale, di cui si prevede l'espianto, per la realizzazione pensilina land-side area partenze, con annesso marciapiede.

Figura 48 - Viale Rodolfo Inbrogno tra parcheggio e il Club Aeronautico.

11) Interferenza di 2 Robinie, di cui si prevede l'espianto, per intralcio con aree dell'aerostazione area partenze.

Figura 49 -Viale Rodolfo Inbrogno area di fronte il Club Aeronautico.

12) Interferenza di 2 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione pensilina land-side area partenze, con annesso marciapiede.

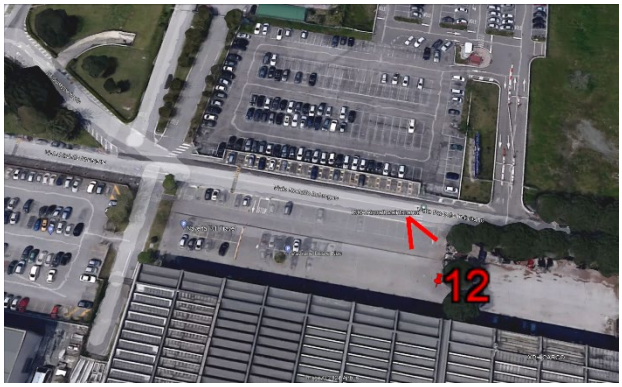


Figura 50 -Viale Rodolfo Inbrogno area di fronte l'area cargo.

13) Interferenza di 3 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione stalli di parcheggio bus del Parcheggio Bus 2.

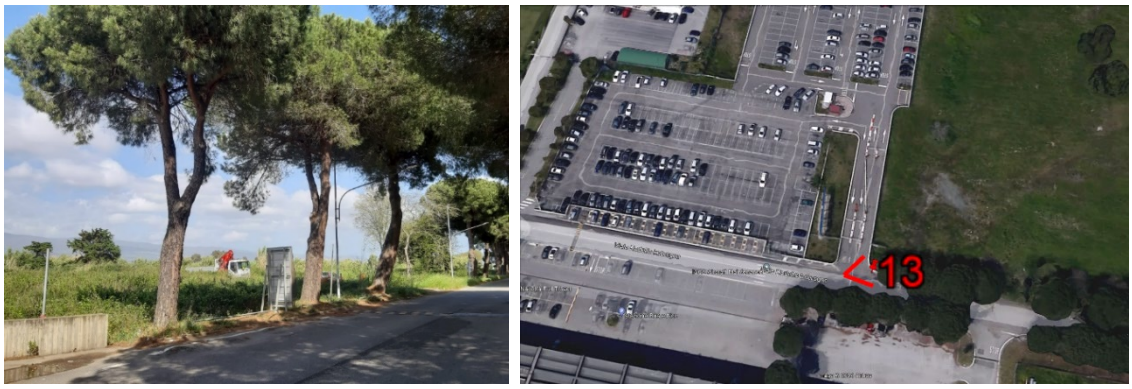


Figura 51 -Viale Rodolfo Inbrogno area di fronte accesso/uscita Parcheggio P2.

14) Interferenza di 2 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione stalli per espansione del parcheggio P2.

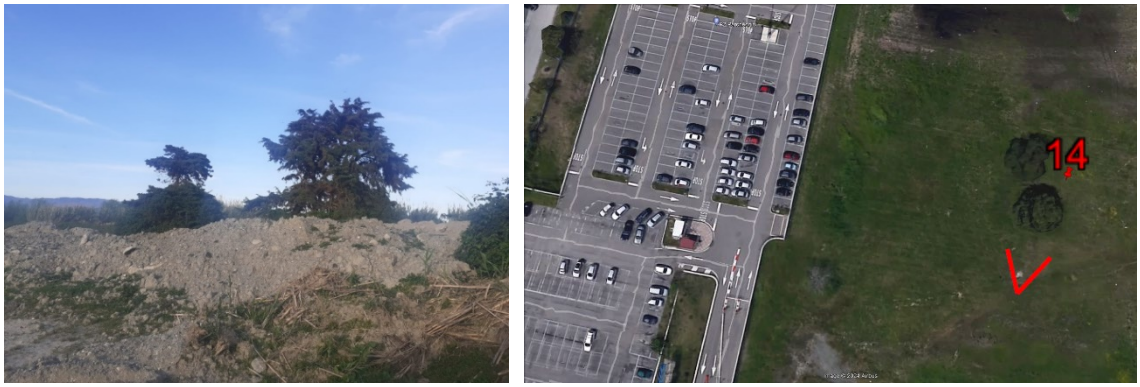


Figura 52 -Area racchiusa tra Parcheggio P2, Viale Rodolfo Inbrogno e Viale Fortunato D'Amico.

15) Interferenza di 2 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione innesto stradale di congiungimento tra Viale Rodolfo Inbrogno e viabilità di uscita dal parcheggio P2 identificato al punto 14.

Figura 53 -Presso la fine del Viale Rodolfo Inbrogno.

16) Interferenza di 2 Schimus molle, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione stalli per Parcheggio area di attesa.

Figura 54 -Area presso Viale Fortunato D'Amico.

17) Interferenza di 2 Schimus molle, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione innesto stradale tra viabilità esistente che conduce a Viale Rodolfo, e viabilità di accesso al nuovo Parcheggio area di accesso identificata al punto 16.

Figura 55 - Area tra Viale Fortunato D'Amico e Via Fratelli Write.

Per ulteriori specifiche si rimanda alla planimetria di espianto (PE T00IA00AMBPP01B).

5 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il presente Quadro di Riferimento Programmatico fornisce una ricognizione dei Piani e Programmi vigenti, nonché del regime vincolistico esistente, relativamente ai quali viene effettuata l'analisi di coerenza esterna degli interventi di progetto proposti.

A seguire si riportano gli strumenti di pianificazione esistenti (coerenti con i vincoli di natura paesaggistica) e del regime vincolistico relativo alle aree di intervento al fine di verificare la compatibilità degli interventi con le previsioni di piano e con le normative di settore.

Gli strumenti urbanistici e di pianificazione presi in esame nell'analisi dei rapporti di coerenza del progetto sono i seguenti:

Pianificazione Regionale

- Zona Economica Speciale (ZES) della Regione Calabria: è stata istituita con DPCM 11/05/2018 e individuata con DGR n. 100 del 29/03/2018, che ha approvato il Piano di Sviluppo Strategico
- Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTRP) CALABRIA: con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 134 del 01/08/2016 è stato approvato il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico – QTRP che costituisce lo strumento attraverso il quale la Regione Calabria persegue l'attuazione delle politiche di Governo del Territorio e della Tutela del Paesaggio.
- Regolamento n.4 del 2024 "Gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio forestale regionale" (regolamento di attuazione della legge regionale 12 ottobre n. 45), approvato dalla Giunta regionale nella seduta del 23 aprile 2024
- Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Calabria: il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28.12.2001, "DL 180/98 e successive modificazioni. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico". Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - Rischio idraulico [PSAI-RI] - agg. 2021
- Il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) è il primo Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale PGRA DAM è stato adottato, ai sensi dell'art. 66 del d.lgs. 152/2006, con Delibera n° 1 del Comitato Istituzionale Integrato del 17 dicembre 2015, è stato approvato dal Comitato Istituzionale Integrato in data 3 marzo

2016. Con l'emanazione del DPCM in data 27/10/2016 si è concluso il I ciclo di Gestione. Il PGRA, recepisce i contenuti dei Piani di Assetto Idrogeologico (PAI), dei loro aggiornamenti ed ha valore di piano sovraordinato rispetto alla pianificazione territoriale e urbanistica. Il PGRA agisce in sinergia con i PAI vigenti.

- Piano di Bacino Stralcio di Erosione Costiera (PSEC), adottato con delibera di Comitato Istituzionale - n. 4/2016 - 11 aprile 2016.
- Piano Tutela Acque (PTA), approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 394 del 30 giugno 2009, ai sensi dell'art. 121 del Dlgs. 152/06 e ss.mm.ii.
- Piano di Tutela della Qualità dell'Aria (PTQA), pubblicato sul Burc n. 6 del 23 gennaio 2015; il documento è stato redatto integrando le disposizioni del D.Lgs. 155/2010 ai dettami legislativi emanati con DM 1° ottobre 2002, n. 261 contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351" (Gazzetta Ufficiale n. 272 del 20 novembre 2002).

Pianificazione Provinciale

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della provincia di Catanzaro: il Piano è stato redatto secondo la disposizione dell'art.20 del D.Lgs. 267/2000, dell'art.57 del D.Lgs. 112/1998, dell'art. 18 della L.R. 16 aprile 2002 n. 19 e s.m.i., e del Cap. IV delle Linee Guida della Pianificazione Regionale del C.R. 106/06.

Pianificazione Comunale

- Piano Strutturale Comunale (P.S.C.), approvato con delibera di Consiglio Comunale n.33 del 3/10/2023, ai sensi della Legge Urbanistica Regionale n. 19/2002, ed è in corso la procedura di pubblicazione dell'avviso di sua avvenuta approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria. Il P.S.C. entrerà in vigore solo a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvenuta approvazione sul B.U.R.C. Fino a quel momento sarà il P.R.G. lo strumento urbanistico vigente."
- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Lamezia Terme, nei limiti dell'art. 65 comma 2 della Legge Urbanistica Regionale n°19/2002 e s.m.i.", che risale al 2007 (Norme tecniche di attuazione, D.P.G.R. 201 del 31.03.1998).
- Piano Attuativo Unitario (PAU), legge regionale 16 aprile 2022, n 19 e successive modifiche e integrazioni

- Piano particolareggiato dell'Area Polifunzionale Integrata (API), legge 17 agosto 1942, n. 1150 e successive modifiche e integrazioni.
- Piano di Sviluppo Aeroportuale di Lamezia Terme approvato con D.M. n. 219 del 21/10/2015 da Minambiente e MIBACT.

Il sistema dei vincoli

- Vincoli Paesaggistici: Le aree di sviluppo ZES individuate sono soggette al vincolo paesaggistico cod. 180006 "Area costiera tirrenica sita nel Comune di Lamezia Terme, istituito con D.M. 07/07/1967, G.U. n. 185 del 25.07.1967.
- Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI): Le due aree di sviluppo ZES più grandi sono interessate da zone di attenzione, ovvero con criticità idrauliche.
- Piano di Gestione Rischio Alluvioni: Rispetto al PGRA, coordinato a livello di distretto idrografico, le due aree di sviluppo più estese ZES presentano delle zone interessate da alluvioni individuate secondo le specifiche definite a livello nazionale. Queste aree a rischio sono comunque poste in prossimità di un solo lato delle rispettive aree.

5.1 Zona Economica Speciale

La Zona Economica Speciale (ZES) è una regione geografica dotata di una legislazione economica differente dalla legislazione in atto nella nazione di appartenenza. In queste aree è garantita la possibilità di derogare dalle leggi vigenti nell'ambito delle ordinarie politiche nazionali.

La ZES costituisce una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata che comprenda almeno un'area portuale o aeroportuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), e altre aree funzionalmente connesse. La ZES ha l'obiettivo di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese.

La ZES Calabria è stata istituita con DPCM 11/05/2018 e individuata con DGR n. 100 del 29/03/2018, che ha approvato il Piano di Sviluppo Strategico.

<u>Le aree ZES Calabria</u>

La ZES Calabria comprende 14 aree ricadenti nei principali nodi di trasporto portuali (Reggio Calabria, Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Villa San Giovanni, Crotone, Vibo Valentia) e aeroportuali (Lamezia Terme, Crotone, Reggio Calabria), nonché le aree industriali contigue ai suddetti nodi

(Gioia Tauro, Sen Ferdinando, Rosarno; Crotone; Porto Salvo, Vibo Valentia; Schiavonea, Corigliano; Rossano; Lamezia Terme).

Nel caso in esame l’area di interesse per la zona di progetto è l’Area 1.

L'Aeroporto di Lamezia Terme è situato in località Santa Eufemia nel comune di Lamezia Terme (CZ) a circa 2 Km dallo svincolo di Lamezia dell'autostrada A3 (Salerno - Reggio Calabria), a circa 2 Km dalla stazione ferroviaria di Lamezia lungo la direttrice del Tirreno, ed a circa 80 Km dal porto container di Gioia Tauro.

L’aeroporto si sviluppa su un'area di circa 260 ettari ed è costituito da una pista di volo di circa 3000 m (di cui attualmente utilizzabili circa 2400 m), un piazzale di sosta aa/mm, bretelle di collegamento, aerostazione passeggeri e merci, parcheggi ed infrastrutture minori di supporto alle attività aeroportuali.

In area limitrofa all’aeroporto è presente un insediamento militare, utilizzato dall’Aviazione Leggera dell’Esercito Italiano e collegato, attraverso una bretella, con le infrastrutture di volo dell’aeroporto.

Ad est dell’aerostazione passeggeri è presente un’area merci composta da piazzali lato aria e lato terra e da un fabbricato, i cui locali occupano una superficie lorda pari a circa 4.200 mq.

L’area merci è dotata di un piazzale coperto lato aria per la movimentazione delle merci e la sosta dei mezzi e di un piazzale lato città, di circa 3.700 mq, dedicato in parte alla sosta dei mezzi di carico e scarico ed in parte a parcheggio per autovetture di utenti e operatori aeroportuali.

L’area ZES dell’aeroporto è definita da verbale di delimitazione del Demanio Aeroportuale. Dalla definizione della ZES sono state escluse le infrastrutture di volo e gli Enti di Stato. Il totale delle aree incluse nella perimetrazione dell’area ZES corrisponde a circa 26 ha.

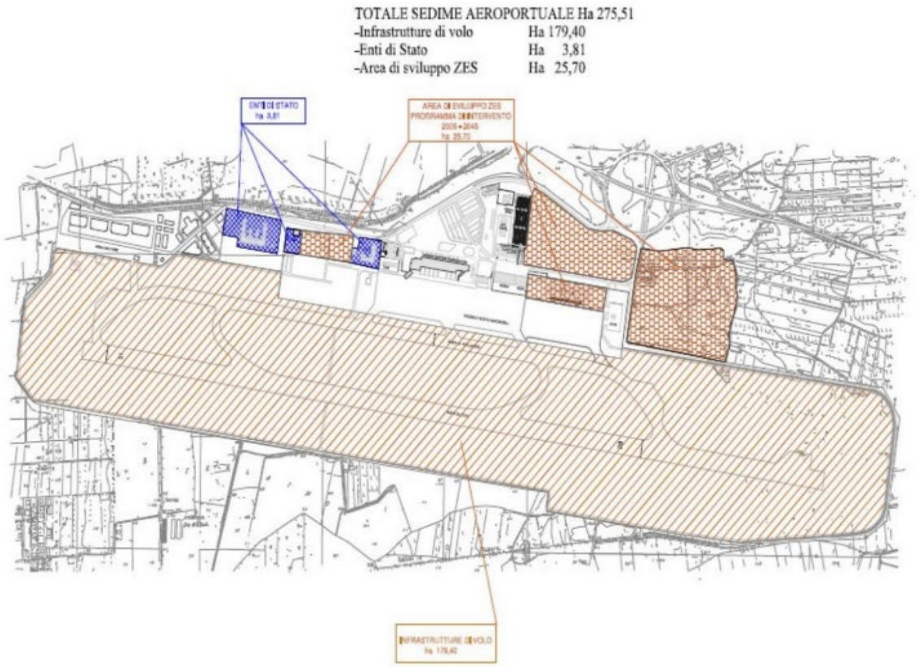


Figura 56 – perimetrazioni ZES (tratto da https://www.calabriaimpresa.eu/images/schede-zes/ZES_Calabria__Scheda_01_Aeroporto_di_Lamezia.pdf)

5.2 Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico Della Calabria (QTRP)

Con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 134 del 01.08.2016 è stato approvato il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico - QTRP, che costituisce lo strumento attraverso il quale la Regione Calabria persegue l'attuazione delle politiche di Governo del Territorio e della Tutela del Paesaggio.

Il nuovo strumento di governo del territorio ha valore di piano urbanistico - territoriale e trova la sua disciplina agli artt. 17 e 25 della Legge Urbanistica Regionale n. 19/02. Esso, interpretando gli orientamenti della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge 9 gennaio 2016, n. 14) e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42) si propone di contribuire alla formazione di una nuova cultura di sviluppo territoriale.

Il QTRP è uno strumento di indirizzo per la pianificazione del territorio che, coerentemente con le scelte ed i contenuti della programmazione economico-sociale, stabilisce gli obiettivi generali della propria politica territoriale, e definisce, inoltre, gli orientamenti per l'identificazione dei sistemi territoriali.

Il QTRP si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

a) rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio";
b) considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;
c) considerare il governo del territorio e del paesaggio come un "unicum", in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socioeconomiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio "di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica" (articolo 5) all'interno del QTRP;
d) considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

L'Azione Strategica "Miglioramento della rete dell'accessibilità e della logistica" prevista dal QTRP (QRTP – b V.A.S. Rapporto ambientale") mira a strutturare un sistema integrato dei trasporti, attraverso la riqualificazione e il potenziamento delle reti e dei nodi di trasporto regionali, il miglioramento dei servizi di trasporto collettivo e la valorizzazione delle principali infrastrutture nodali di rilevanza regionale, con particolare attenzione all'Adeguamento del Sistema Aeroportuale (linea di intervento 6.1.2.2).

Tabella 4.35 Interventi sul sistema aeroportuale previsti nel Programma Operativo Regione Calabria - FESR 2007-2013

Asse VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità *Linea di Intervento 6.1.2.2* *Adeguamento del Sistema Aeroportuale*	Riqualificazione e potenziamento delle aerostazioni passeggeri degli aeroporti di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotone
	Riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture e dei servizi "land side" (piste, aree parcheggio per gli aeromobili, etc.) e "air side" (sistemi di controllo e assistenza alle fasi di decollo e atterraggio, etc.) per il traffico passeggeri degli aeroporti di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotone
	Realizzazione di infrastrutture eliportuali a supporto di alcuni servizi elicotteristici (soccorso medico, protezione civile, turismo)
	Per gli interventi relativi alle infrastrutture e ai servizi per la realizzazione delle attività cargo negli aeroporti regionali, con particolare riferimento alla funzione di nodo cargo internazionale dell'aeroporto di Lamezia Terme, si rimanda alle azioni previste nell'ambito del PON "Reti e Collegamenti per la Mobilità"

Il Progetto Strategico "LA RETE POLIVALENTE" si propone di migliorare l'accessibilità ai nodi e agli ambiti della rete, favorendo l'adeguamento delle connessioni tra i principali punti della mobilità regionale (svincoli, aeroporti, porti, stazioni ferroviarie, ecc.) e i "luoghi" della Rete ecologica regionale, della Rete storico-culturale e della Rete percettiva. Tra gli elementi chiave da strutturare

e valorizzare rientrano i Nodi aeroportuali, fondamentali per l'integrazione delle reti e la connessione del territorio.

Per la componente "Mobilità e trasporti", gli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dal QTRP risultano pienamente coerenti con alcuni obiettivi/strategie del QTRP definiti per il sistema relazionale e riguardanti, nello specifico, il miglioramento dei sistemi di trasporto ferroviario e marittimo e lo sviluppo dell'intermodalità; esiste però una situazione di incoerenza tra l'obiettivo di miglioramento delle prestazioni del sistema di trasporto aeroportuale con gli obiettivi di sostenibilità ambientali della componente in esame, ed in particolare con gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico e dei consumi energetici dovuti ai trasporti.

Con riferimento alla tutela paesaggistica, il vigente Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico (QTRP) oltre a definire le linee di assetto delle reti infrastrutturali, al fine di un efficace raccordo tra le previsioni territoriali regionali e le politiche di settore per le reti infrastrutturali regionali, individua all'art. 14 (Tomo 4 "Disposizioni normative", i seguenti indirizzi da porre in esser nella fase di progettazione puntuale:

- Ridurre l'impatto delle infrastrutture esistenti ricadenti in ambiti paesaggisticamente rilevanti;
- Limitare la realizzazione di nuove infrastrutture in ambiti paesaggisticamente rilevanti sottoposti e non a regimi di tutela;
- Limitare la realizzazione di nuove infrastrutture in ambiti sottoposti a tutela ambientale e nelle aree deputate al mantenimento della continuità ecologica;
- Ridurre l'impatto delle infrastrutture sull'ambiente naturale attraverso l'utilizzo di tecnologie compatibili (ingegneria naturalistica, ecc.)
- Ridurre la vulnerabilità degli elementi costitutivi delle infrastrutture di collegamento esistenti esposti al rischio idrogeologico, di erosione costiera e sismico;
- Favorire l'adeguamento e l'ammodernamento in sito delle infrastrutture di collegamento esistenti per la riduzione del consumo di suolo;
- Limitare la realizzazione di strutture nelle aree golenali;
- Limitare la realizzazione di interventi che prevedano modifiche all'assetto geomorfologico e alterazioni al sistema idrico sotterraneo e superficiale;

Nel tomo 4 "Disposizioni normative", del QRTP all'art. 3 "Definizioni e tipologie" si definiscono al punto 3 i Beni paesaggistici e altri beni pubblici:

1.I beni paesaggistici riferiti all'art 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 sono costituiti da quei paesaggi di rilevante valore naturalistico-

ambientale, storico culturale ed insediativo, che hanno carattere permanente e sono connotati da specifica identità, la cui tutela e salvaguardia risulta indispensabile per il mantenimento dei valori fondamentali e delle risorse essenziali del territorio, da preservare per le generazioni future.

2.Sono soggetti a tutela le seguenti categorie di beni paesaggistici:

- gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli articoli 134, 136, 137, 138, 139, 140, 141,157 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e succ. mod.;
- gli immobili e le aree previsti dall'art. 142 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e succ. mod.;
- gli immobili e le aree ai sensi degli artt. 134, comma 1 lett.c), 143 comma 1 lett. d) del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e succ. mod.

3.Rientrano altresì tra le aree soggette alla tutela del Codice e quindi del QTRP:

- i territori ricompresi nei parchi nazionali o regionali e nelle altre aree naturali protette in base alla disciplina specifica del Piano del parco o dei decreti istitutivi;
- le riserve, la Rete natura 2000 e le altre aree di rilevanza naturalistica e ambientale;

Il punto 4 definisce le Tipologie dei beni paesaggistici, comma 3

3.Rientrano inoltre i beni paesaggistici inerenti le aree tutelate per legge ai sensi dell'articolo 134 lettera b) e ai sensi dell'art. 142 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e succ. mod. e int. (articolo così sostituito dall'articolo 12 del d.lgs. n. 157 del 2006, poi modificato dall'articolo 2 del d.lgs. n. 63 del 2008) ovvero:

a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal D.P.R. 13 marzo 1976, n. 448;
j) i vulcani;
k) le zone di interesse archeologico.

Come si può osserva nella figura successiva, l'area di intervento ricade nell'ambito di territorio 14, L'Istmo di Catanzaro ed in particolare nella "sotto unità di paesaggio 14.c: Il Lametino".

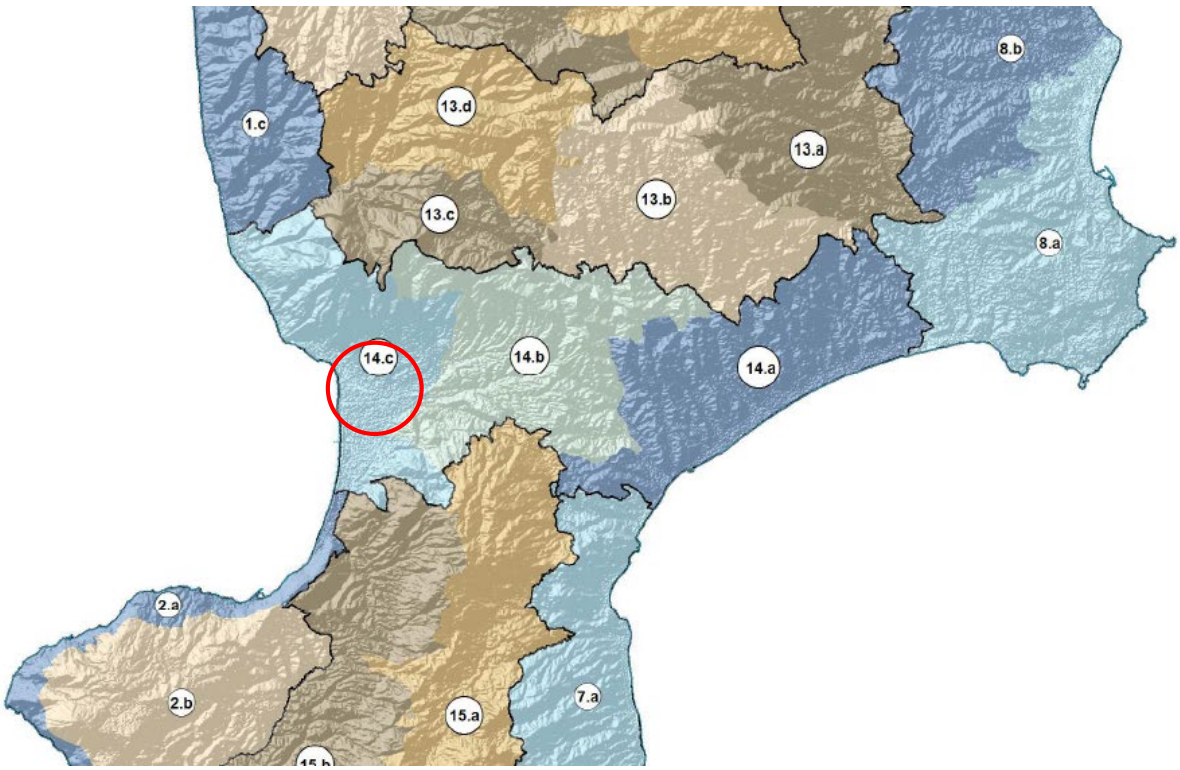


Figura 57 – Ambiti paesaggistici

Descrizione ambito

Occupando la parte centrale del territorio regionale, l'Istmo catanzarese si estende dal Mar Ionio al Mar Tirreno, con due principali poli insediativi che emergono: Catanzaro e Lamezia Terme. Catanzaro occupa la porzione jonica dell'istmo, delineata dalla vallata del fiume Corace. La sua posizione strategica, cruciale per il controllo della principale via di collegamento tra il versante jonico e tirrenico della Calabria, ha visto l'insediamento dell'importante città greca di Skilletion. Dopo la

caduta dell'Impero romano, la popolazione si spostò dall'area costiera verso l'interno, dando origine al nucleo attuale di Catanzaro.

La città conobbe un'epoca di prosperità grazie al commercio e alla lavorazione della seta fino al XVII secolo, quando iniziò un periodo di declino economico accentuato da eventi come pestilenze e terremoti. Sul versante tirrenico dell'istmo si trova Lamezia Terme, caratterizzata morfologicamente da un'ampia pianura formata dal corso del fiume Amato, uno dei più grandi della Calabria e una delle zone con maggiore produttività agricola.

La morfologia favorevole della pianura ha stimolato lo sviluppo di un'agricoltura ad elevata produttività e ha propiziato l'insediamento di una delle principali zone industriali della Calabria. La posizione baricentrica rispetto all'intera regione, unita alla vicinanza a Catanzaro e Cosenza, ha contribuito all'evoluzione di Lamezia Terme come primario nodo di trasporto, culminando con la collocazione dell'aeroporto regionale.

Criticità dei sistemi di trasporto

I sistema aeroportuale calabrese si basa essenzialmente sul traffico dell’aeroporto di Lamezia Terme. Lo scalo di Reggio Calabria non esprime ancora pienamente le potenzialità correlate alla dimensione dell’area metropolitana dello Stretto, mentre l’aeroporto di Crotone appare largamente sottoutilizzato. Nell’insieme, l’entità dell’offerta, pur presentando tassi di crescita negli ultimi anni, risulta modesta nel panorama del trasporto aereo nazionale e internazionale. Pur disponendo di 3 aeroporti e di una posizione privilegiata nel bacino del Mediterraneo, la Calabria è collegata regolarmente solo con alcune città italiane ed europee, con pochi voli giornalieri. Solo di recente si stanno sperimentando collegamenti alternativi e sono in aumento i voli charter internazionali nella stagione estiva. Le potenzialità di crescita dei tre scali calabresi sono significative anche se, in una logica di bacino, la relativa vicinanza può apparire un elemento di ostacolo. Tali potenzialità non sono pienamente espresse a causa della mancanza di una strategia regionale di valorizzazione delle specializzazioni degli aeroporti e di cooperazione e integrazione tra gli stessi scali.

Gli interventi previsti dal QRTP (tomo 1) includono la riqualifica della pista di volo dell’aeroporto di Lamezia, la riconfigurazione del piazzale di sosta, l'adeguamento degli impianti, oltre all'ammodernamento e all'implementazione dei sistemi di Controllo del Traffico Aereo (ATC).

Il Lametino

Questo territorio occupa una porzione di costa tirrenica, e delimitato a sud dalle Serre e a nord dall'area del Reventino e dal basso Tirreno cosentino. Il suo sistema insediativo gravita sul centro urbano principale di Lamezia, morfologicamente caratterizzato dall'ampia pianura creata dal corso del fiume Amato. La città della piana ha una notevole importanza dal punto di vista agricolo, commerciale, industriale e intra-strutturale per la sua posizione baricentrica rispetto alla Regione, e la vicinanza di Catanzaro e Cosenza. Infatti è sede di un aeroporto internazionale, il più importante della regione, di una stazione ferroviaria, una delle più importanti della Ferrovia Tirrenica Meridionale e di uno svincolo auto-stradale. Vanta una florida e rinomata coltivazione dell'olivo da cui si produce l'olio Lamezia DOP e della vite da cui si ricavano i vini Lamezia DOC. Di conseguenza l'area sta in parte fungendo da localizzazione per attività decentrate dal capoluogo, in virtù dell'elevata accessibilità e tende sempre più a saldarsi funzionalmente con il sistema catanzarese.

Sull'area di Lamezia gravitano cinque centri del versante tirrenico: Curinga centro girapoggio di origine medievale; Gizzeria nucleo storico lungo strada con crescita a giropoggio di origine seicentesca da coloni albanesi; Falerna insediamento di origine seicentesca con importanti resti antichi nei dintorni; Nocera Terinese borgo di fondovalle di origine antica e medievale; San Mango D'Aquino insediamento storico di crinale secondario di epoca barocca fondato dai D'Aquino nel Seicento da nucleo originario composto da preesistenti case sparse. Il sistema insediativo è caratterizzato come in molte parti del territorio regionale, da un centro originario in posizione collinare e di un'area di recente espansione lungo la costa, che visto un consistente sviluppo edilizio, con cospicua presenza di seconde case, ma con carenze significative di servizi, determinando una grave alterazione del paesaggio. Analoga situazione è riscontrabile nell'area dello Ionio Catanzarese.

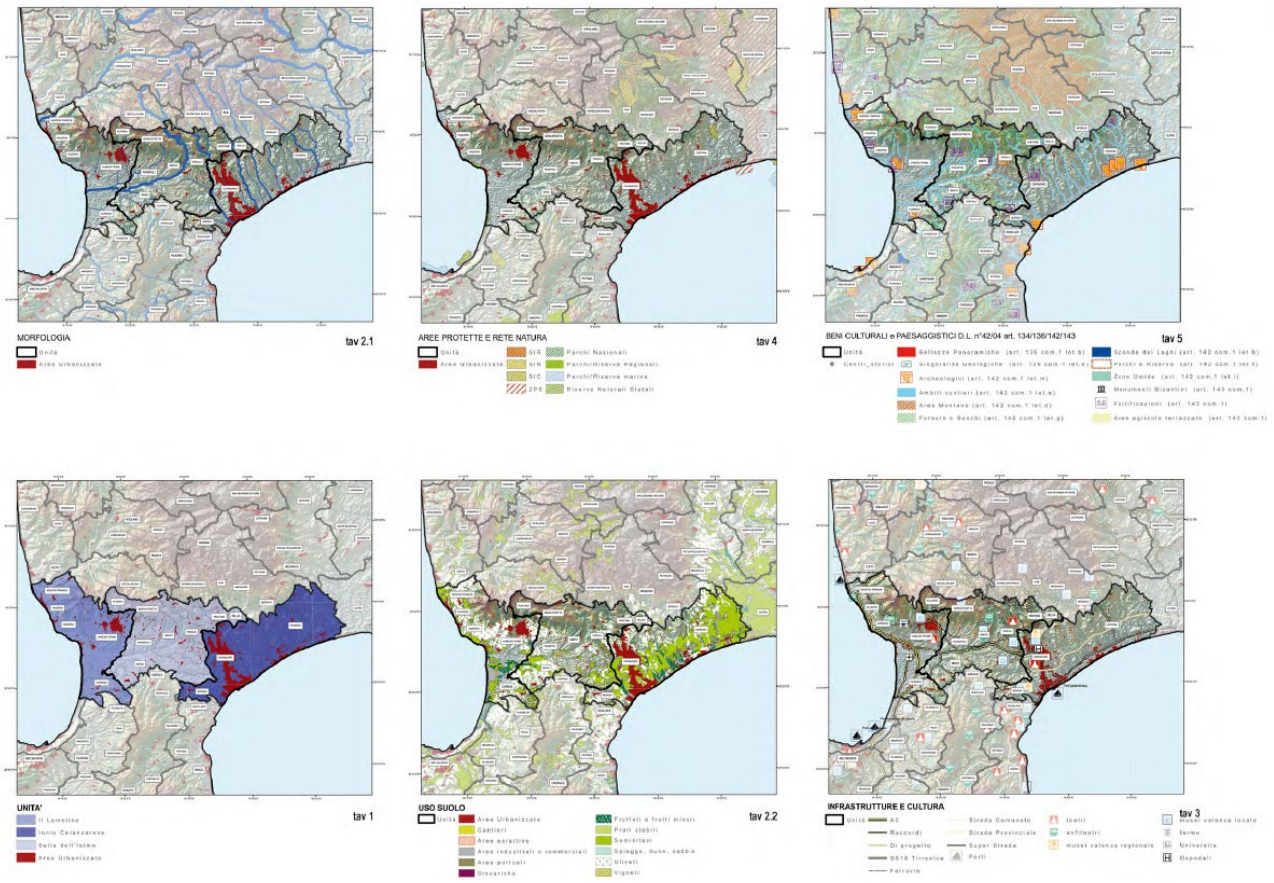


Figura 58 – Vincoli dell’ambito paesaggistico 14 “ Il Lamentino”

Relativamente alla scheda dell'Ambito Paesaggistico Territoriale Regionale (APTR) 14 “Il Lametino”, dall'esame della sezione sulle Tutele, riguardo al territorio del Comune di Lamezia, ed in particolare alla zona in cui ricade l'impianto idroelettrico oggetto della presente relazione, sono riportate:

- Aree sottoposte a "Tutela ambientale";
- Beni tutelati ai sensi della L. 1089/39;
- Beni tutelati ai sensi della L. 1497/39;
- Siti archeologici (categorie di beni paesaggistici ex lege dell'art.142 del D.Lgs n. 42 22.01.2004 e s.m.i.);
- Siti di interesse storico;
- Monumenti bizantini;
- Edilizia fortificata;
- Edilizia religiosa;
- Edilizia rurale e/o del lavoro.

Disposizione normativa specifica

Nelle aree di elevata permanenza dei caratteri paesistici originari, non sono consentiti interventi edificatori che alterino i caratteri di identità paesaggistica e di continuità percettiva. In particolare, in virtù del rilevante interesse naturalistico e paesaggistico dell'area costiera, nelle aree di versante costiero è inibita qualsiasi attività edificatoria, fatta eccezione per le opere di ordinaria manutenzione dei manufatti già esistenti ed eventuali opere di messa in sicurezza e di urgenza. Le pressioni insediative associate prevalentemente agli insediamenti industriali lungo la piana costiera devono essere contenute nei limiti attuali, sottraendo alla trasformazione urbanistica gli spazi aperti residui, in particolare lungo la fascia litoranea ed in corrispondenza dei varchi di continuità ambientale tra la costa e gli ambiti collinari.

Negli ambiti compromessi o degradati che definiscono la fascia costiera, devono essere attivate azioni per il recupero e la riqualificazione paesaggistica, volte a riorganizzare la struttura insediativa, utilizzando in particolare le aree di trasformazione in programma, per elevare complessivamente la qualità architettonica ed urbana del contesto, recuperando aree degradate e riqualificando gli spazi pubblici.

5.2.1 Beni paesaggistici ex art. 136 D.Lgs 42/2004

Per quanto attiene i beni e le aree di notevole interesse pubblico, l'area di intervento è sottoposta al seguente vincolo paesaggistico (Vincolo 180006: Lamezia Terme - Area costiera tirrenica)

Figura 59 – Vincoli ex articolo 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio

In tale vincolo (180006) a determinare la suddetta zonizzazione ha influito l'uso del suolo e la presenza di un'area SIC: Dune dell'Angitola.

<u>L'area di intervento è ricompresa nel territorio sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art 136 del D.Lgs 42/2004 e smi e denominato "Lamezia Terme - Area costiera tirrenica"</u>

Per quanto attiene all'area di notevole interesse pubblico ricompresi nel territorio, l'atlante degli Atpr riporta le seguenti descrizioni e indicazioni normative (Sezione A2 - Tutele e vincoli - 14.c Il lamentino)

<u>Descrizione</u>

L'area si caratterizza per la presenza di due grandi poli di trasformazione insediativa: a nord l'aeroporto internazionale di Santa Eufemia, a sud l'area del Consorzio di Sviluppo Industriale.
Fungono da contrappunto rispetto a tali aree due ambiti che conservano una elevata rilevanza dei caratteri percettivi: la fascia del litorale tirrenico caratterizzata dalla presenza di dune e pinete costiere, che si incunea tra l'aeroporto e l'area industriale con un mosaico agrario parcellizzato lungo il fiume Amato; l'area a nord del tracciato dell'Autostrada SA-RC, caratterizzata da un mosaico

parcellizzato e diffusamente coperto da colture arboree da frutto. Le aree cosi individuate trovano un luogo di percezione privilegiata nelle aperture visuali lungo i principali tracciati infrastrutturali. Il principale elemento di interferenza è costituito dai numerosi snodi infrastrutturali oltre alla presenza di complessi edilizi fuori scala. La tutela delle componenti paesaggistiche dell'area deve mirare alla conservazione integrale della fascia litoranea dunale e retrodunale (pinete), al mentenimento del patrimonio di ruralità ed alla conservazione e reintegrazioni dei valori paesistici ancora rinvenibili nelle aree di degrado e compromissione, anche con previsioni di qualificazione paesistico-percettiva delle aree maggiormente degradate (aeroporto e area ASI).

Disposizione normativa specifica

Nelle aree di elevata permanenza dei caratteri paesistici originari, non sono consentiti interventi edificatori che alterino i caratteri di identità paesaggistica e di continuità percettiva. In particolare, in virtù del rilevante interesse naturalistico e paesaggistico dell'area costiera, nelle aree di versante costiero è inibita qualsiasi attività edificatoria, fatta eccezione per le opere di ordinaria manutenzione dei manufatti già esistenti ed eventuali opere di messa in sicurezza e di urgenza. Le pressioni insediative associate prevalentemente agli insediamenti industriali lungo la piana costiera devono essere contenute nei limiti attuali, sottraendo alla trasformazione urbanistica gli spazi aperti residui, in particolare lungo la fascia litoranea ed in corrispondenza dei varchi di continuità ambientale tra la costa e fli ambiti collinari.

Negli ambiti compromessi o degradati che definiscono la fascia costiera, devono essere attivate azioni per il recupero e la riqualificazione paesaggistica, volte a riorganizzare la struttura insediativa, utilizzando in particolare le aree di trasformazione in programma, per elevare complessivamente la qualità architettonica ed urbana del contesto, recuperando aree degradate e riqualificando gli spazi pubblici.

Trattandosi già di un'area urbanizzata gli interventi previsti non sono definibili come interventi edificatori e non saranno tali da alterare i caratteri d'identità paesaggistica e di continuità percettiva.

5.2.2 Beni paesaggistici ex art. 142 D.lgs 42/2004

Nel tomo 4 (disposizioni normative), l'art. 3 "Definizioni e tipologie si prevede al punto 4, comma 3, lettera c 3.

Rientrano inoltre i beni paesaggistici inerenti le aree tutelate per legge ai sensi dell'articolo 134 lettera b) e ai sensi dell’art. 142 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e succ. mod. e int. ovvero:

…omissis…

c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

I beni paesaggistici ai sensi dell’art. 142 del D.lgs 42/2004 e smi compresi all’interno dell’area di intervento sono rappresentati in Figura 5.

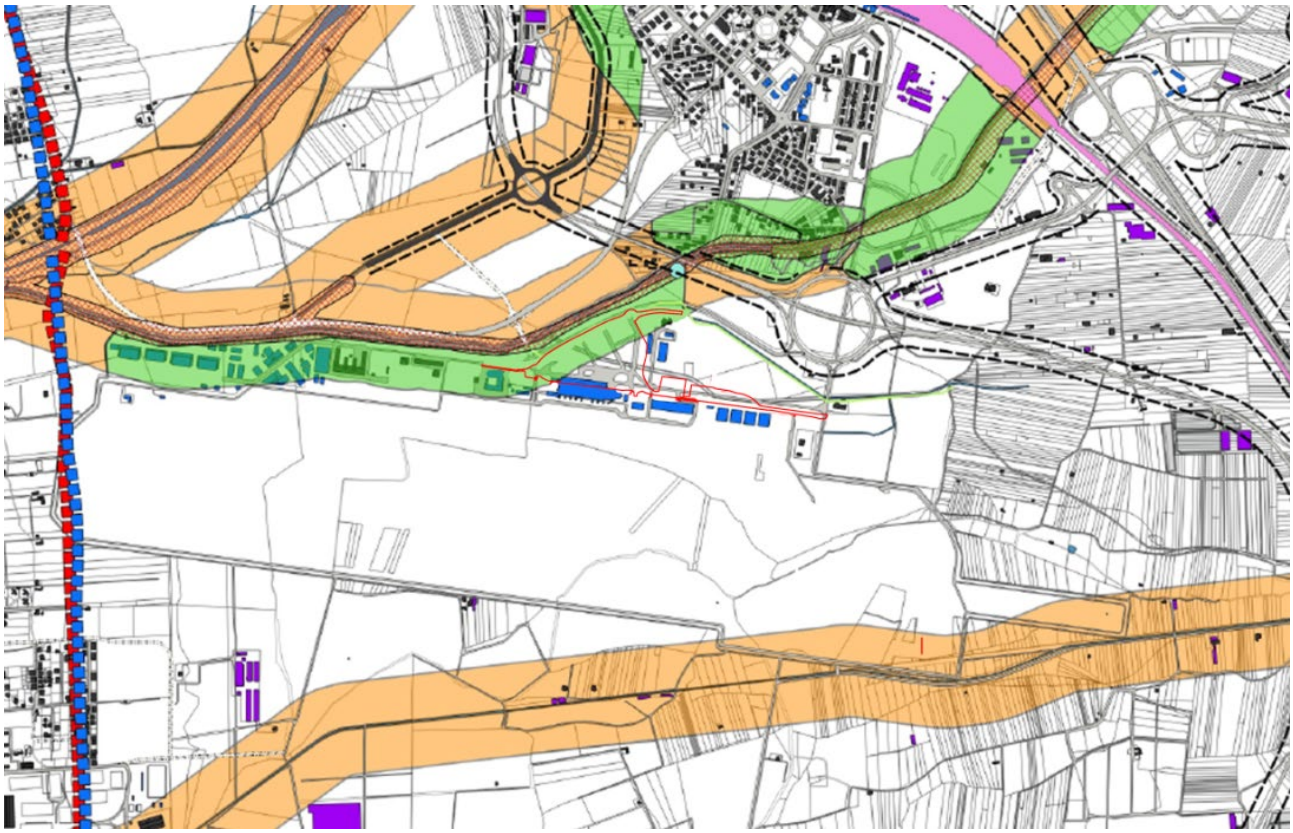


Figura 60 – Vincoli ex articolo 142 Codice dei beni culturali e del paesaggio (Stralcio tav. 3 del PSC di Lamezia terme)

Legenda

- Rispetto Corsi d'acqua - Art. 3 QTRP
- Rispetto Corsi d'acqua - Legge n.431 del 1985 ex Legge Galasso
- Aree soggette a tutela ambientale - Art. 7 QTRP
- Aree percorse dal fuoco
- Fasce di rispetto cimiteri
- Fasce di rispetto stradale

Come si evince dalla figura, l'area di intervento interessa la seguente area di tutela individuata per legge come

- Rispetto dei Corsi d'acqua - fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna ai sensi dell'art 142 comma 1 lett. c.

Tali aree di tutela comprese all'interno dell'area di intervento, sono interessate dagli interventi di riassetto della nuova viabilità interno e dai parcheggi previsti.

Le norme di tutela per i beni paesaggistici previste dalle "Disposizioni Normative" (Tomo 4), Art.3 punto 4.3 per i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia (come nel caso in oggetto), si sviluppano attraverso le seguenti indicazioni:

- che le fasce di rispetto non costruite dei corsi d'acqua, nelle aree non antropizzate e non urbanizzate al di fuori dei centri abitati così come definiti nell'articolo 11, siano mantenute inedificabili, fatte salve le opere infrastrutturali pubbliche o di pubblica incolumità, le opere connesse alla tutela della salute e della pubblica incolumità .
- che la vegetazione ripariale sia mantenuta e protetta
- Vietare la trasformazione profonda dei suoli o qualsiasi intervento che modifichi l'equilibrio idrogeologico, fatti salvi gli interventi finalizzati alla tutela della pubblica incolumità;
- Vietare o regolamentare, ove sia necessario, i prelievi lapidei negli invasi e negli alvei di piena;
- Vietare la realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità e la fruizione dei corsi d'acqua;
- Permettere la realizzazione di interventi di mobilità dolce lungo i corsi d'acqua;
- Permettere la realizzazione di strutture provvisorie e rimovibili per attività di produzione agricola o attività di fruizione turistica legate al tempo libero;

Il progetto si sviluppa all'interno di un'area già urbanizzata, nella quale è previsto l'espianto di alcune specie arboree. Queste verranno successivamente ricollocate all'interno dell'area di progetto, con l'obiettivo di garantire una configurazione più funzionale degli spazi, ottimizzando sia l'accessibilità che l'organizzazione delle aree.

Inoltre l'intervento è stato pianificato in modo tale da non alterare l'equilibrio idrogeologico del territorio. A tal proposito, sono previsti specifici interventi di mitigazione, dettagliatamente descritti al paragrafo 6.4, che includono misure volte a preservare la stabilità del suolo e a minimizzare eventuali impatti negativi sull'ambiente.

Inoltre, l''art. 24 delle Disposizioni normative affermano che il QRTP si attua attraverso:

- a) la pianificazione provinciale e comunale e degli ASI;
- b) i piani attuativi redatti dagli enti locali, anche negoziati con i gli interessi privati;
- c) i piani delle aree protette di cui all'articolo 145, comma 4, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e succ. mod.;
- d) i programmi d'area ai sensi dell'art.39 della LR.19/02;

- e) i singoli progetti di trasformazione;

Si richiamano inoltre, I seguenti articoli:

Art.25 - VINCOLI INIBITORI

Valgono le norme di vincolo inibitorio alla trasformazione per i Beni Paesaggistici di seguito elencati. Sono comunque fatte salve le opere infrastrutturali pubbliche e di pubblica utilità, le opere connesse alla tutela della salute e della pubblica incolumità, nonché le attività strettamente connesse all'attività agricola che non prevedano edificazioni e che comunque non alterino il contesto paesaggistico ed ambientale dei luoghi:

a) fiumi, torrenti, corsi d'acqua, per i quali vige l'inedificabilità assoluta nella fascia della profondità di 10 metri dagli argini, od in mancanza di questi, nella fascia della profondità di 20 metri dal piede delle sponde naturali, fermo restando disposizioni di maggior tutela disciplinate dal PAI, fatte salve le opere destinate alla tutela dell'incolumità pubblica.
b) territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'art. 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
c) zone umide incluse nell'elenco previsto dal DPR 13 marzo 1976 n.448.
d) zone archeologiche (per come riportate dal "TOMO 1° Quadro Conoscitivo" e definito dalle presenti Disposizioni Normative).
e) aree costiere per le quali vige il vincolo di inedificabilità assoluta definito al punto 1 delle "prescrizioni" del comma 1 dell'articolo 11 del presente tomo.

Qualunque trasformazione può essere autorizzata dalla autorità competente solo per interventi di conservazione e di riqualificazione dei beni ivi esistenti.

Art.26 - SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO, VINCOLI TUTORI

1. Per i Beni paesaggistici individuati ai sensi dell'art. 134 del Codice, di cui al precedente art. 3 punto 4, valgono le norme di Salvaguardia prescritte dal presente Tomo IV; essi sono comunque assoggettati ad un vincolo tutorio, ovvero ogni trasformazione è condizionata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del Codice da parte dell'autorità competente alla gestione del vincolo.

5.2.3 Aree naturali protette

All'art 7 "Disciplina delle aree soggette a tutela ambientale" comma B "Aree d'interesse naturalistico" sono descritte queste aree.

1. Le aree appartenenti alla Rete Natura 2000 secondo la denominazione del Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea costituiscono la porzione regionale di un sistema coordinato e coerente di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione stessa ed in particolare alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della Direttiva "Habitat" e delle specie di cui all'allegato I della Direttiva "Uccelli".
2. La Rete Natura 2000, ai sensi dell'ART.3 della Direttiva "Habitat" è costituita dalle Zone Speciali di Conservazione(ZSC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS).
3. Alle zone di conservazione di cui al comma precedente ai sensi della direttiva "Uccelli", si aggiungono i Siti di Importanza Comunitaria (SIC).
4. A livello regionale la Rete Natura 2000 viene integrata dai Siti d'Interesse Nazionale (SIN) e dai Siti d'Interesse Regionale (SIR).
5. I siti della Rete Natura 2000 vengono individuati attraverso il database geografico dell'Assessorato all'Ambiente della Regione Calabria:
   - Rete Natura 2000, allegati I e II della Direttiva "Habitat" e Direttiva "Uccelli" -Zone Speciali di Conservazione (ZSC)
   - Zone di Protezione Speciale (ZPS)
   - Siti d'Interesse Nazionale (SIN) e Siti d'Interesse Regionale (SIR)
   - ZPS, Zone di Protezione Speciale
   - Decreto del Ministero dell'Ambiente 25 marzo 2005 (G.U n. 155 del 6 luglio 2005).
6. Gli elenchi completi delle relative aree sono allegate all'Atlante dei paesaggi, di cui al presente QTRP Zone ZPS e ZSC, SIC, SIN e SIR. Per le aree ricadenti nel perimetro delle zone a protezione speciale (ZPS) o delle zone speciali di conservazione (ZSC), valgono le seguenti prescrizioni:
   a) Nel caso in cui esse ricadono nel perimetro di aree protette o beni paesaggistici, si applicano le misure di salvaguardia e conservazione previste per le suddette aree naturali protette o beni, in cui tali zone ricadono.
   b) Nel caso in cui le zone ricadono al di fuori di aree naturali protette o beni paesaggistici si applicano le misure di salvaguardia e conservazione previste dal codice ambiente e

segnatamente le misure di cui alla tutela dei beni paesaggistici dei precedenti articoli del presente testo.

c) Per gli interventi di somma urgenza o pubblica utilità e per le opere di emergenza previste dalla programmazione regionale è obbligatoria l’applicazione della procedura di valutazione di incidenza del progetto di cui alle norme citate all’articolo precedente, con esito positivo dell’istruttoria istituzionalizzato preventivamente all’approvazione definitiva del progetto stesso.

Le cosiddette Zone di Protezione Speciale (ZPS) sono aree determinate alla conservazione di numerose specie di uccelli, indicate negli allegati della Direttiva “Uccelli" 79/409/CEE, concernente la conservazione di tutte le specie di uccelli selvatici. I Siti di Importanza Comunitaria proposti (SIC) sono individuati sulla base della presenza degli habitat e delle specie animali e vegetali elencate negli allegati I e II della Direttiva "Habitat", n. 92/43/CEE ritenuti d'importanza comunitaria.

Figura 61 – Aree naturali protette

Come rappresentato in figura, sono presenti due SIC lungo la fascia costiera della porzione di territorio considerato: il SIC Lago La Vota (IT9330087) e il SIC Dune dell’Angitola (IT9330089).

Rispetto all'area aeroportuale, il primo SIC è ubicato a meno di 3 km nord, mentre il secondo risulta essere più distante, collocato a oltre 5 km sud.

Rispetto a quanto riportato emerge quindi che l'area di intervento non comprende alcuna area naturale protetta.

5.3 Regolamento n.4 del 2024 "Gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio forestale regionale"

Il presente regolamento, adottato ai sensi dell'art. 5 della legge regionale 12 ottobre 2012, n. 45 (Gestione, tutela e valorizzazione del patrimonio forestale regionale), disciplina:

a) le attività silvo-pastorali al fine di garantire la tutela e il corretto uso del bosco, delle aree boscate e pascolive;

b) le attività che interessano i terreni non boscati sottoposti a vincolo idrogeologico;

c) la tutela e la valorizzazione dei beni immobili e delle opere esistenti appartenenti al patrimonio regionale forestale.

2. Le norme e le prescrizioni del presente regolamento non si applicano ai tagli di piante forestali, arboree e arbustive insediate su terreni soggetti a periodica lavorazione, non costituenti bosco.

Il regolamento mira a promuovere una gestione integrata e sostenibile del patrimonio forestale regionale, proteggendo l'ambiente, conservando il paesaggio e valorizzando le risorse naturali e culturali a beneficio delle comunità locali e delle generazioni future.

Per definire le interferenze arboree relative al progetto della nuova aerostazione, SACAL ha effettuato un censimento dettagliato, includendo anche la presenza delle essenze arboree previste nel progetto di viabilità, dettagliatamente descritta al paragrafo 5.1.

In riferimento all'art. 4 comma 2 – Trattamento dei boschi di neoformazione si specifica che "Per il taglio dei soprassuoli o delle piante che non costituiscono bosco, fatte salve le diverse previsioni in materia ambientale, paesaggistica, sul verde urbano, o altra normativa, regolamento comunale o provinciale, in quanto applicabili, non è soggetto ad autorizzazione".

Dalle disposizioni regionali si prescrive che prima che venga eseguito il taglio occorre darne comunicazione all'articolazione amministrativa competente in materia di forestazione (U.O.A.

"Politiche della Montagna, Foreste, Forestazione e Difesa del Suolo" - Viale Europa – Cittadella Regionale 88100 Catanzaro) e al Comando Stazione Carabinieri Forestali competente per territorio.

La comunicazione deve contenere

- numero e specie delle piante oggetto di taglio
- visura e mappa catastale delle aree in cui viene effettuato l'intervento
- titolo di proprietà
- documento di identità del legale rappresentante che presenta l'istanza

5.4 Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto idrogeologico (PAI) della Regione Calabria

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) previsto dal DL 180/98 (Decreto Sarno) è finalizzato alla valutazione del rischio di frana ed alluvione ai quali la Regione Calabria, per la sua specificità territoriale (730 Km di costa), ha aggiunto quello dell'erosione costiera.

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28.12.2001, "DL 180/98 e successive modificazioni, le quali:

- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - Rischio idraulico [PSAI-RI] - agg. 2021 (L. n. 183 del 18/05/89; L. n. 253 del 7/08/90; L. n.493 del 4/12/93; L.n. 226 del 13/07/99; L.n. 365 del 11/12/00)
- Piano di Assetto Idrogeologico – Rischio Frane – Alluvioni (PAI), dei territori dell'ex Autorità di Bacino Regionale Calabria, approvato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 13 del 29/10/2001, Giunta Regionale con Delibera n. 900 del 31/10/2001, Consiglio Regionale Delibera n. 115 del 28/12/2001, successive approvazioni del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria con Delibera n. 26 del 02/08/2011 Procedure di aggiornamento PAI FR e FI; n. 27 del 02/08/2011 Testo aggiornato delle Norme di Attuazione e Misure di Salvaguardia (NdA)

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria ha approvato con la Delibera n. 3/2016 dell'11 aprile 2016 le "Procedure per l'aggiornamento del Rischio Idraulico del PAI Calabria - Nuove Carte di Pericolosità e Rischio Idraulico - e la modifica delle Norme Tecniche di Attuazione e Misure di Salvaguardia (NAMS) del PAI relative al Rischio Idraulico" e le "Procedure per l'aggiornamento del Rischio Frane del PAI Calabria - Nuove Carte di Pericolosità e Rischio Frane -

e la modifica delle Norme Tecniche di Attuazione e Misure di Salvaguardia (NAMS) del PAI relative al Rischio Frana"

Ai fini della valutazione della compatibilità idraulica e di frana dell'intervento proposto, si riporta la caratterizzazione dell'area in esame ai sensi del vigente Piano di Assetto Idrogeologico. Relativamente al rischio e pericolosità frane, ed al rischio inondazioni, si riportano di seguito, gli stralci di cartografia specifici.

Nelle finalità del Piano, le situazioni di rischio vengono raggruppate, ai fini della programmazione degli interventi, in tre categorie:

- rischio di frana;
- rischio d'inondazione;
- rischio di erosione costiera.

Per quanto riguarda le aree a rischio di inondazione, viene riportata la seguente suddivisione in classi di rischio idraulico:

- R1 Rischio moderato, per il quale i danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono marginali;
- R2 Rischio medio, per il quale sono possibili problemi minori agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità del personale, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche;
- R3 Rischio elevato, per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socioeconomiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale;
- R4 Rischio molto elevato, per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture del patrimonio.

Nel PAI sono definite anche le aree pericolose (art.9) ossia quelle porzioni di territorio corrispondenti ad un congruo intorno dei centri abitati e delle infrastrutture, in cui i dati disponibili indicano condizioni di pericolo, la cui effettiva sussistenza e gravità potrà essere quantificata a seguito di studi, rilievi e indagini di dettaglio. Per quanto concerne l'ambito idrico sono individuate le aree di attenzione per il pericolo di inondazione, che interessano tutti i tratti dei corsi d'acqua codificati e denominati nel Catasto del reticolo idrografico.

Per quanto riguarda la disciplina delle aree di attenzione per pericolo inondazione l'ABR, sulla base dei finanziamenti acquisiti, provvede ad effettuare gli studi e le indagini necessarie alla classificazione dell'effettiva pericolosità e alla perimetrazione delle aree e a seguito degli studi, provvede ad aggiornare la perimetrazione di tali aree al fine di perseguire l'obiettivo di garantire al territorio di competenza dell'ABR adeguati livelli di sicurezza rispetto all'assetto idraulico, relativo alla dinamica dei corsi d'acqua e al pericolo d'inondazione.

Nelle aree di attenzione, in mancanza di tali studi di dettaglio, ai fini della tutela preventiva, valgono le stesse prescrizioni vigenti per le aree a rischio R4 (art. 24).

Per quanto concerne l'area di studio si evidenzia che il sedime aeroportuale lambisce le due aree individuate dal PAI:

- la zona classificata come area di attenzione afferente al torrente Cantagalli;
- l'area definita zona di attenzione relativa al canale Manchetta.

Figura 62 – Piano stralcio assetto idrogeologico – Rischio Idraulico (agg. 2024)

L'area di intervento, così come si evince dalla cartografia del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.), risulta interessata da aree a attenzione idraulica; di conseguenza, l'intervento è soggetto alle prescrizioni delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico – Autorità di Bacino della Puglia. Tuttavia, con nota n. 5077 del 10/02/2025, l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale ha dichiarato la propria non competenza in merito al presente intervento.

In particolare il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità stradale in rilevato, posta parallelamente al corso dei rio Cantagalli. Tale intrervento ricade, come si può notare dall’estratto cartografico, marginalmente all’interno dell’area di attenzione identificata dal PAI.

Figura 63 - Rilevato stradale lungo il rio Cantagalli, sovrapposto alle aree di attenzione individuate dal PAI

Nell’ambito del progetto esecutivo, è stata condotta una valutazione semplificata per analizzare l'impatto dell'opera sul deflusso delle acque del rio. A tal fine sono state svolte indagini specifiche nell'area di intervento.
Dall’analisi è emerso che la sezione incisa non sembra in grado di convogliare integralmente la portata di piena stimata nell’ambito dello studio idrologico. Tuttavia, risalendo il corso del rio verso monte, si individuano alcune aree incolte prossime al rio Cantagalli, situate a monte dell’area di intervento, che potrebbero ragionevolmente agire come zone di espansione naturale per le piene.

Per quanto riguarda il rio Manchetta, il corso d'acqua attraverserà la nuova viabilità mediante un sottopassaggio, la cui sezione idraulica dovrà essere dimensionata adeguatamente per garantire il regolare deflusso delle acque e consentire agevolmente la manutenzione del tratto tombato. Si rileva inoltre che, nella configurazione progettuale, il rio Manchetta riceverà anche le acque di drenaggio provenienti dai parcheggi.

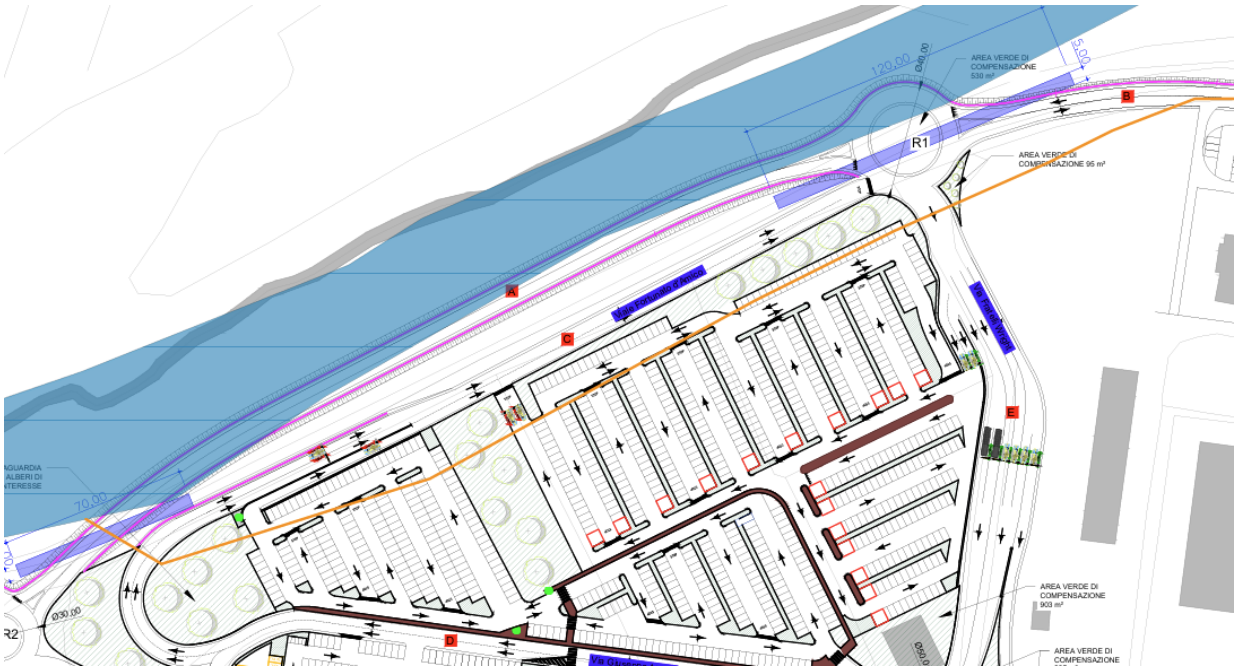


Figura 64 – Progetto viabilità e parcheggi, sovrapposto alle aree di attenzione individuate dal PAI

Dal punto di vista normativo e autorizzativo, relativamente ai tratti in esame, si ritiene che non siano applicabili le disposizioni del D.Lgs. 152/06. Questo perché non si tratta di un tombamento vero e proprio, ma di una sistemazione idraulica di estensione limitata, finalizzata a realizzare un attraversamento di pubblico interesse.

I manufatti progettati sono dotati delle necessarie precauzioni per prevenire ostruzioni sia all'imbocco che all'interno dell'opera. Inoltre, la loro dimensione è tale da consentire interventi di manutenzione meccanica, come previsto dalle disposizioni del BURC n. 20 del 31.10.2002, grazie anche all'apertura centrale prevista in corrispondenza della rotatoria.

È importante sottolineare che il rio Manchetta si sviluppa in un'area pianeggiante con pendenze modeste e basse velocità di flusso, caratteristiche che limitano il trasporto solido e, di conseguenza, riducono il rischio di ostruzioni all'interno del tombino idraulico.

Per ulteriori informazioni si rimanda alla RELAZIONE IDROLOGICA E IDRAULICA E COMPATIBILITÀ IDRAULICA TORRENTE CANTAGALLI (PET00ID00IDRRE01B).

5.5 Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) della regione Calabria

(Direttiva 2007/60/CE, D.Lgs. 152/2006, Direttiva 2007/60/CE, D.Lgs. 49/2010, D.Lgs. 219/2010)

Il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) è un Piano introdotto dalla Direttiva Comunitaria 2007/60 (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale

per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, al fine di ridurne le conseguenze negative nei confronti della vita e salute umana, dell'ambiente, del patrimonio culturale, delle attività economiche e delle infrastrutture strategiche.

Il PGRA, recepisce i contenuti dei Piani di Assetto Idrogeologico (PAI), dei loro aggiornamenti ed ha valore di piano sovraordinato rispetto alla pianificazione territoriale e urbanistica. Il PGRA agisce in sinergia con i PAI vigenti. Il processo di pianificazione a ciclo sessennale è suddiviso in fasi successive e tra loro strettamente concatenate, in particolare il primo ciclo di attuazione si è concluso nel 2016 quando sono stati definitivamente approvati i PGRA per tutti i distretti idrografici. Il secondo ciclo è in corso di completamento con le attività che porteranno, nel dicembre 2021, all'approvazione del PGRA II ciclo, articolato, come da normativa, nelle seguenti fasi di cui alcune già svolte:

- fase 1: valutazione preliminare del rischio di alluvioni (conclusa nel dicembre 2018);
- fase 2: I riesame delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvione (conclusa nel dicembre 2019);
- fase 3: realizzazione del Progetto di Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (da adottato nel dicembre 2020) attualmente in fase di consultazione;
- fase 4: realizzazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni – II ciclo (da concludersi entro il 22 dicembre 2021), alla conclusione della fase di consultazione e partecipazione.

Figura 65 – Piano di gestione del Rischio di Alluvioni

L'area di intervento è soggetta ad attenzione per rischio alluvioni.

5.6 Piano Stralcio per l'erosione costiera (PSEC) della regione Calabria

Il Piano di Bacino Stralcio di Erosione Costiera (PSEC) è stato adottato con delibera di Comitato Istituzionale n. 4/2016 dell'11 aprile 2016.

Figura 66 – Piano stralcio erosione costiera con localizzazione dell'intervento

L'area di intervento non ricade all'interno del vincolo.

5.7 Rischio Sismico

L'intera Regione Calabria è considerata un territorio ad alto rischio sismico poiché ha una storia segnata da terremoti di diversa natura ed intensità.
In particolare, il territorio comunale di Lamezia Terme risulta essere tra quelli a maggior rischio sismico della regione con l'intera superficie territoriale dichiarata sismica, con alto grado di sismicità e classificato di prima categoria, dalla recente riclassificazione sismica del territorio italiano (OPCM 3274/03 – Dipartimento della Protezione Civile "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica").

Dalla figura si evince come l'intero territorio di Lamezia Terme e quindi anche l'area ex SIR ricade in zona Sismica di I^ categoria.

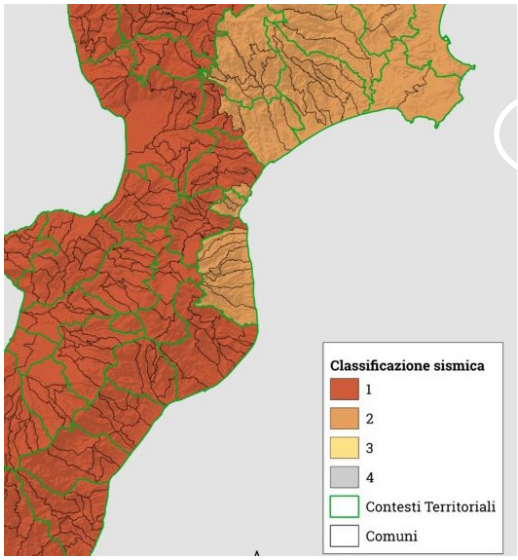


Figura 67 – Rischio sismico, zona 1 (Tratto da https://govrisv.cnr.it/regioni/regione-calabria)

5.8 Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Calabria

L'Ordinanza n° 2696 del 21 ottobre 1997 del Presidente del Consiglio dei ministri e le successive ordinanze con le quali sono state emanate disposizioni per fronteggiare l'emergenza ambientale nella Regione Calabria, hanno determinato la necessità di affrontare il problema della tutela delle risorse sotterranee e superficiali in maniera organica ed integrata.

L'articolo 1 comma 2 dell'Ordinanza n. 3106 del 20/02/01 attribuisce al Commissario Delegato il compito "di predisporre ed attuare il programma per la verifica dello stato qualitativo e quantitativo delle acque superficiali e sotterranee, ai sensi dell'art.43 del D. L.vo 152/99".

Il Commissario Delegato, per l'espletamento dei propri compiti può avvalersi del supporto tecnico operativo della Sogesid. Con Ordinanza Commissariale n. 2150 del 13/01/03, il Commissario Delegato ha affidato a Sogesid il compito della redazione del Piano di Tutela delle Acque.

Il D.Lgs.152/99, il D.Lgs.258/00 e la direttiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio definiscono la disciplina generale per la tutela delle acque (superficiali, marine e sotterranee) identificando come prioritaria la conoscenza dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici.

A tal fine occorre avviare uno specifico monitoraggio, finalizzato alla caratterizzazione delle risorse stesse, nonché alla individuazione di quei corpi idrici che necessitano di particolari interventi volti alla loro tutela ovvero al loro recupero qualitativo.

Il Piano Tutela Acque (PTA) è stato approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 394 del 30 giugno 2009, ai sensi dell'art. 121 del Dlgs. 152/06 e ss.mm.ii. Il Piano, fondamentale momento conoscitivo finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici e, più in generale, alla protezione dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo, è per sua natura uno strumento dinamico che comporta costante aggiornamento ed implementazione dei dati nonché continuo aggiornamento alla normativa di settore. Il Piano di Tutela delle Acque (PTA), previsto dall' art. 121 del D.Lgs n. 152/2006, è lo strumento per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei e la protezione e valorizzazione delle risorse idriche (parte III, titolo II).

Gli obiettivi generali sono:

- prevenire l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;
- perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
- mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità;
- impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.

Gli obiettivi del decreto sono la prevenzione dall'inquinamento e il risanamento dei corpi idrici inquinati, l'uso sostenibile e durevole delle risorse idriche, il mantenimento della naturale capacità che hanno i corpi idrici di autodepurarsi e di sostenere ampie e diversificate comunità animali e vegetali.

Tra i corpi idrici superficiali interessanti l'area di studio c'è il fiume Amato che nasce nella Sila Piccola e sfocia nel Mar Tirreno in corrispondenza del golfo di Sant'Eufemia, dopo un corso di 56 km ed un bacino idrografico sotteso di 412 km^2: ad esso è assegnato un criterio di significatività di corpo idrico significativo di 1° ordine, idoneo alla vita dei pesci.

La Piana di S. Eufemia costituisce un'idro-struttura di Tipo C "Sistema silico-clastico", acquifero sabbioso conglomeratico che presenta bassa potenzialità, dovuta a caratteristiche strettamente dipendenti dalla natura geologica e all'assetto strutturale dell'acquifero stesso. Per questo motivo può essere considerato un "acquifero di importanza locale", in quanto approvvigiona acquedotti locali.

Inoltre, la Piana costituisce un sistema clastico di piana alluvionale e di bacino fluvio-lacustre in tramontano di Tipo D: la sua circolazione idrica è connessa ai depositi marini, sabbioso ghiaiosi e argillosi, plio-quaternari che la alimentano lungo tutto il margine orientale. Il deflusso idrico avviene preferenzialmente in direzione della costa.

5.9 Piano di Tutela della Qualità dell'Aria della Regione Calabria (PRQA)

Il Piano di Tutela della Qualità dell'Aria (PTQA) della Regione Calabria è stato redatto integrando le disposizioni del D.Lgs. 155/2010 ai dettami legislativi emanati con DM 1 ottobre 2002, n. 261 contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351" (Gazzetta Ufficiale n. 272 del 20 novembre 2002).

Lo sviluppo della Regione Calabria negli ultimi anni ha comportato un aumento della produzione di emissioni inquinanti in atmosfera, dovute alle specifiche attività produttive, ai trasporti, alla produzione di energia termica ed elettrica, al trattamento e smaltimento dei rifiuti ed alle altre attività di servizio.

Per quanto attiene al ruolo del traffico, si è verificata nell'ultimo decennio una netta inversione di tendenza: da un inquinamento dell'atmosfera, originato soprattutto dalle attività industriali, si è passati ad un inquinamento originato in larga prevalenza dai veicoli a motore a causa di una crescita inarrestabile del parco circolante e della congestione del traffico.

Le competenze in materia di inquinamento atmosferico e di controllo della qualità dell'aria sono distribuite a diversi livelli: protocolli ed accordi internazionali, normativa comunitaria, nazionale e regionale. In quest'ambito, Regione ed Enti Locali, in particolare Province e Comuni, svolgono un ruolo di primaria importanza.

Il D.Lgs. 155/2010 sancisce la necessità di ridurre l'inquinamento a livelli tali che limitino al minimo gli effetti nocivi per la salute umana, con particolare riferimento alle popolazioni sensibili e per l'ambiente nel suo complesso, di migliorare le attività di monitoraggio e valutazione della qualità

dell'aria, compresa la deposizione degli inquinanti, e di informare il pubblico. Ai fini della tutela della salute umana e dell'ambiente, è opportuno evitare, prevenire o ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici nocivi e definire adeguati obiettivi per la qualità dell'aria ambiente che tengano conto delle pertinenti norme, orientamenti e programmi dell'Organizzazione mondiale della sanità.
Il PRTQA è organizzato secondo il seguente schema:

- Zonizzazione del territorio;
- Classificazione delle zone valutando gli eventuali superamenti delle soglie di valutazione superiore ed inferiore;
- Gestione in termini di pianificazione della qualità dell'aria attraverso la strutturazione della rete di rilevamento Regionale;
- Interventi previsti dal Piano.

Il territorio Regionale è stato classificato, nell'ambito del Piano, in quattro zone uniformi:

- Zona A (IT1801): urbana in cui la massima pressione è rappresentata dal traffico;
- Zona B (IT1802): in cui la massima pressione è rappresentata dall'industria;
- Zona C (IT1803): montana senza specifici fattori di pressione;
- Zona D (IT1804): collinare e costiera senza specifici fattori di pressione

In particolare, per identificare la zona A (zona urbana che comprende i principali centri cittadini della regione), è stato enfatizzato il contributo relativo all'indice di densità di popolazione, della presenza di strade e del parco veicolare; per la zona B, invece, è stato accentuato il contributo relativo all'indice della presenza di industrie. Per le zone C e D, i comuni rimanenti sono stati classificati unicamente in base all'altitudine.

<u>Il territorio del Comune di Lamezia Terme e, quindi, anche l'area di intervento è stato classificato come Zona A.</u>

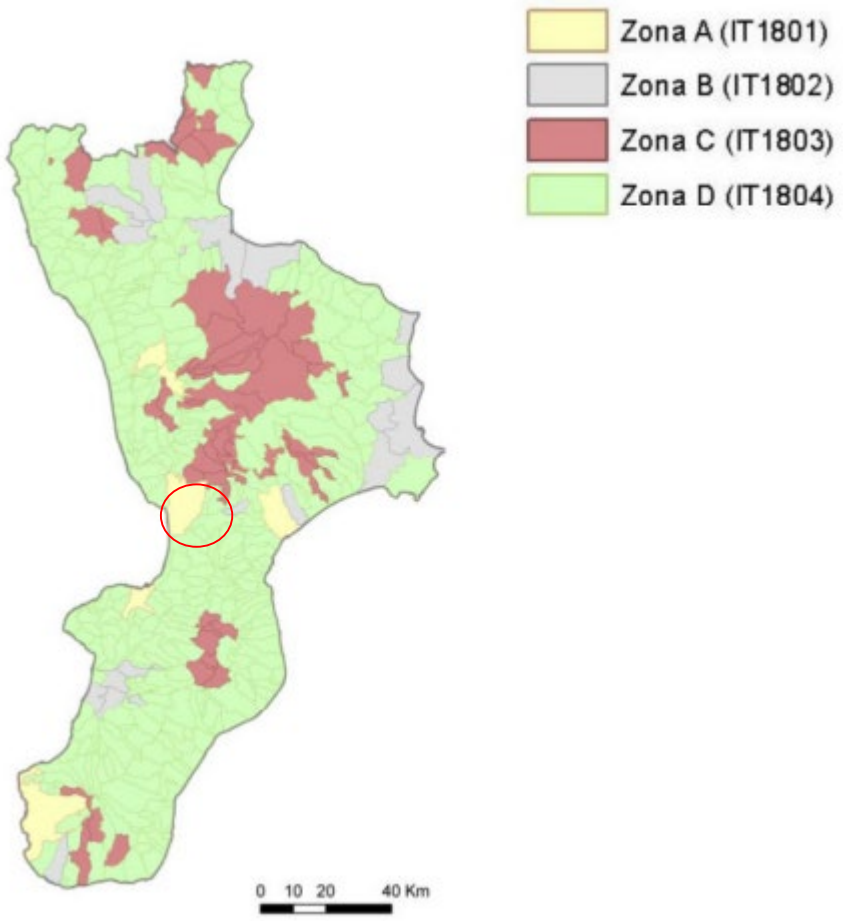


Figura 68 – Zonizzazione – Piano di tutela della qualità dell'aria regione Calabria

In coerenza con le strategie della UE e nazionali, con la consapevolezza che molti degli inquinanti tradizionali e dei gas climalteranti hanno sorgenti comuni e che le loro emissioni interagiscono nell'atmosfera causando una varietà di impatti ambientali su scala diversa (locale, regionale e globale), la finalità generale del documento è quella di perseguire una strategia regionale integrata sulla tutela della qualità dell'aria ambiente e sulla riduzione delle emissioni.

In sintesi, gli obiettivi sono i seguenti:

1. integrare le considerazioni sulla qualità dell'aria nelle altre politiche settoriali (energia, trasporti, salute, attività produttive, agricoltura, gestione del territorio)

2. migliorare e tenere aggiornato il quadro conoscitivo, in particolare quello relativo allo stato della qualità dell'aria attraverso la ridefinizione e l'implementazione della rete di monitoraggio della qualità dell'aria e la predisposizione dell'inventario delle emissioni su scala comunale;
3. fornire le informazioni al pubblico sulla qualità dell'aria predisponendo l'accesso e la diffusione al fine di permetterne una più efficace partecipazione al processo decisionale in materia; attivare iniziative su buone pratiche (stili di vita) compatibili con le finalità generali del piano, in particolare sul risparmio energetico, al fine di ottenere un doppio beneficio ambientale (riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e dei gas climalteranti regolati dal Protocollo di Kyoto).

Per quanto attiene gli interventi nel settore delle Attività Produttive, il Piano riporta che nella Regione Calabria, dall' analisi del contributo alle emissioni di inquinanti atmosferici derivante dai diversi settori di attività, quello relativo al segmento produttivo risulta abbastanza consistente ed è strettamente connesso alle tecnologie adottate (sia nel processo produttivo che nei sistemi di abbattimento) e alla localizzazione delle unità produttive. Elemento chiave per ottenere significative riduzioni degli impatti ambientali a parità di unità di prodotto è rappresentato dall'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili. Inoltre, l'introduzione, ove possibile, di soluzioni innovative che garantiscano prestazioni superiori a quelle richieste dalle norme, sia per quanto riguarda i processi produttivi che i prodotti stessi, potrà essere adeguatamente sostenuta attraverso politiche di incentivazione e di informazione/sensibilizzazione.

5.10 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Catanzaro (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Catanzaro è stato approvato dal Consiglio Provinciale di Catanzaro con delibera N°5 del 20 febbraio 2012.

Il PTCP deve costituire il cardine su cui impostare un assetto territoriale non affidato a ipotesi progettuali collaudate altrove, ma specifiche della peculiarità calabrese. È ciò costituisce una sfida che può essere vincente solo se riesce a coinvolgere regione e comuni.

La visione strategica prefigura lo sviluppo di una città-territorio, la città dell'Istmo (Lamezia-Catanzaro Germaneto-Soverato), che include il sistema dei centri minori quali nodi specializzati di un sistema reticolare, il sistema dei microdistretti produttivi da potenziare; le reti di connessione ambientale da realizzare tra il Parco della Sila e il Parco delle Serre.

In particolare, per la definizione dello scenario sono individuate le seguenti linee strategiche:

- progettazione della città territorio dell'Istmo con l'individuazione, condivisa dai singoli comuni, dei differenti ruoli delle sue articolazioni interne, in relazione alle specificità delle vocazioni e della necessità di rafforzare connessioni e interdipendenze funzionali, nella prospettiva di un sistema integrato formato da microdistretti produttivi e spazi di elevata centralità;
- rafforzamento della mobilità su ferro e strategia delle interconnessioni per garantire l'accessibilità delle infrastrutture a tutti i livelli;
- potenziamento delle stazioni quali poli di centralità di servizi e occasione di progetti di sviluppo;

e le seguenti linee d'azione:

- Infrastrutturazione adeguata a garantire la mobilità su ferro (metropolitana) e su gomma nel sistema Crotone-Catanzaro-Lamezia Terme;
- individuazione dei poli di sviluppo lungo l'asse Lamezia Terme-Catanzaro
- individuazione dei paesaggi che potranno nascere dal nuovo disegno territoriale e del sistema di tutele relative
- rafforzamento del collegamento con i centri di ricerca di riferimento per l'area produttiva lametina (per es. UNICAL).

il PTCP della Provincia di Catanzaro dovrà in particolare perseguire nel riequilibrio del sistema insediativi esistente i seguenti obiettivi:

- la tutela dei suoli
- la verifica di congruità tra gli insediamenti e le grandi infrastrutture la tutela del sistema naturalistico – ambientale
- la minimizzazione dell'impatto sul sistema naturalistico nel senso che le espansioni insediative di qualsiasi tipo devono essere condizionate da una valutazione strategica ambientale congruente con i valori

Preso atto dell'importanza del nodo intermodale rappresentato dall'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme nella piattaforma logistica e infrastrutturale dell'istmo della Calabria, per l'ambito urbano di Sant'Eufemia II PSC prevede esclusivamente la riqualificazione dell'abitato (Territorio urbanizzato) ed azioni selettive di sostegno di funzioni di eccellenza del terziario urbano, della logistica, della ricettività, di attività congressuali, fieristiche ed espositive, puntando a valorizzare gli straordinari requisiti di centralità ed accessibilità di questa polarità urbana lametina.

Tra Santa Eufemia e l'Aeroporto internazionale un ampio ambito di territorio urbanizzabile viene, a tal fine, riservato in modo mirato allo sviluppo di funzioni strategiche di eccellenza, integrate e complementari alle strutture aeroportuali.

Lo schema delle scelte pianificatorie conferma questa impostazione, lasciando un'ampia fascia di rispetto tutto intorno all'aeroporto, adibita a zona agricola (art.24), e prevedendo a nord degli edifici aeroportuali (zona land-side) lo sviluppo di attività a servizio dell'aeroporto stesso, a cui viene attribuito l'Ambito di "Funzione di eccellenza", così come avviene per tutta l'area occupata dalla struttura aeroportuale (art.21) (funzioni di logistica integrata, per merci e persone, usi di commercio all'ingrosso e di commercio tematico, usi ricettivi, congressuali, fieristici ed espositivi e, più in generale, di terziario urbano).

Gli elaborati costituenti il PTCP sono:

- Relazione Generale
- Norme Tecniche di attuazione
- Allegati cartografici

ai fini della presente Relazione, sono stati analizzati gli elementi contenuti nelle tavole di Piano 2 “Piano della tutela e del paesaggio”

In particolare è stata esaminata la tavola 2.1.b “Indicatori di Paesaggio” e la tavola 2.5.a “Carta delle tutele”, riconducibili rispettivamente ai seguenti elaborati.

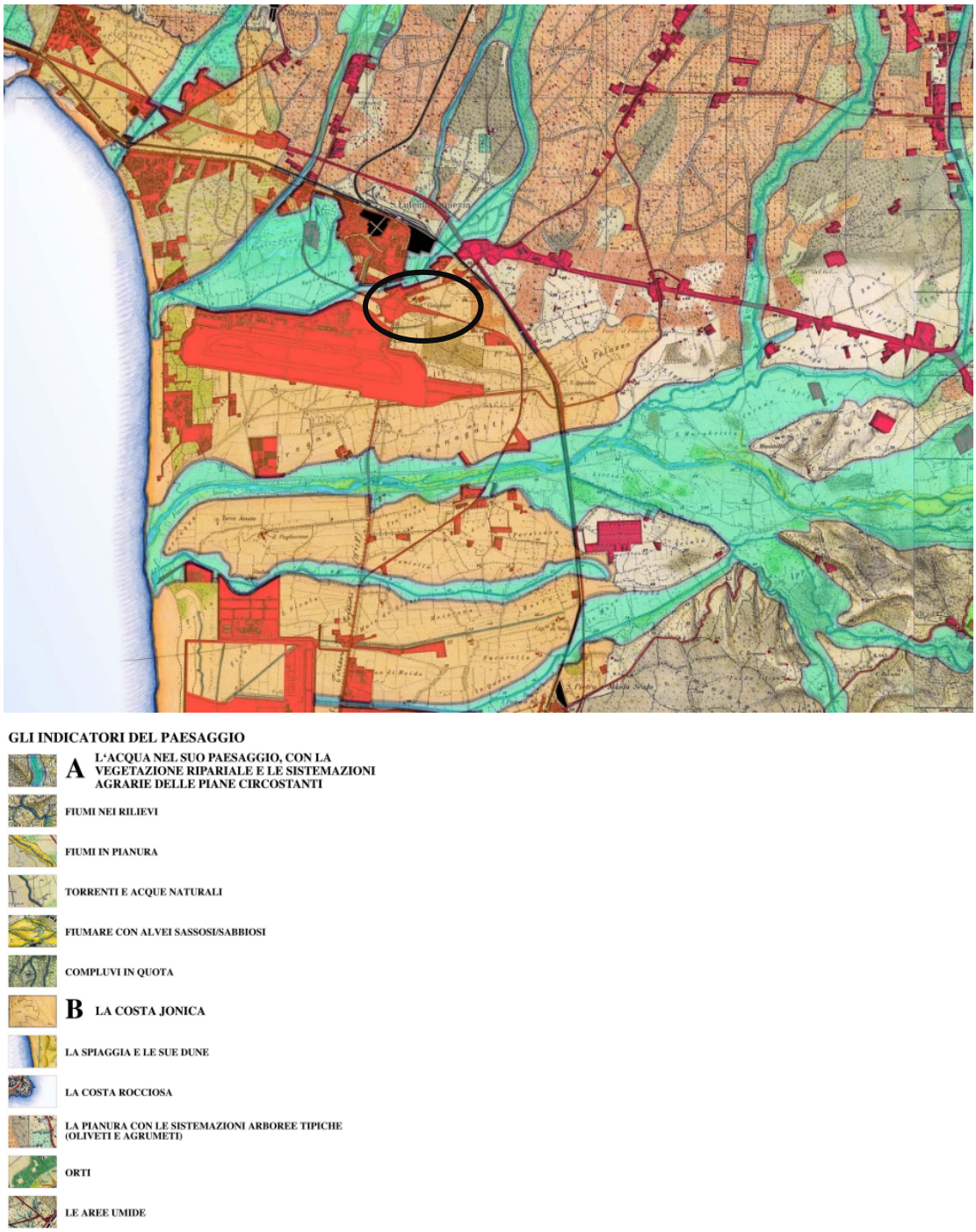


Figura 69 – Tavola 2.1.b del PTCP “Indicatori di paesaggio”

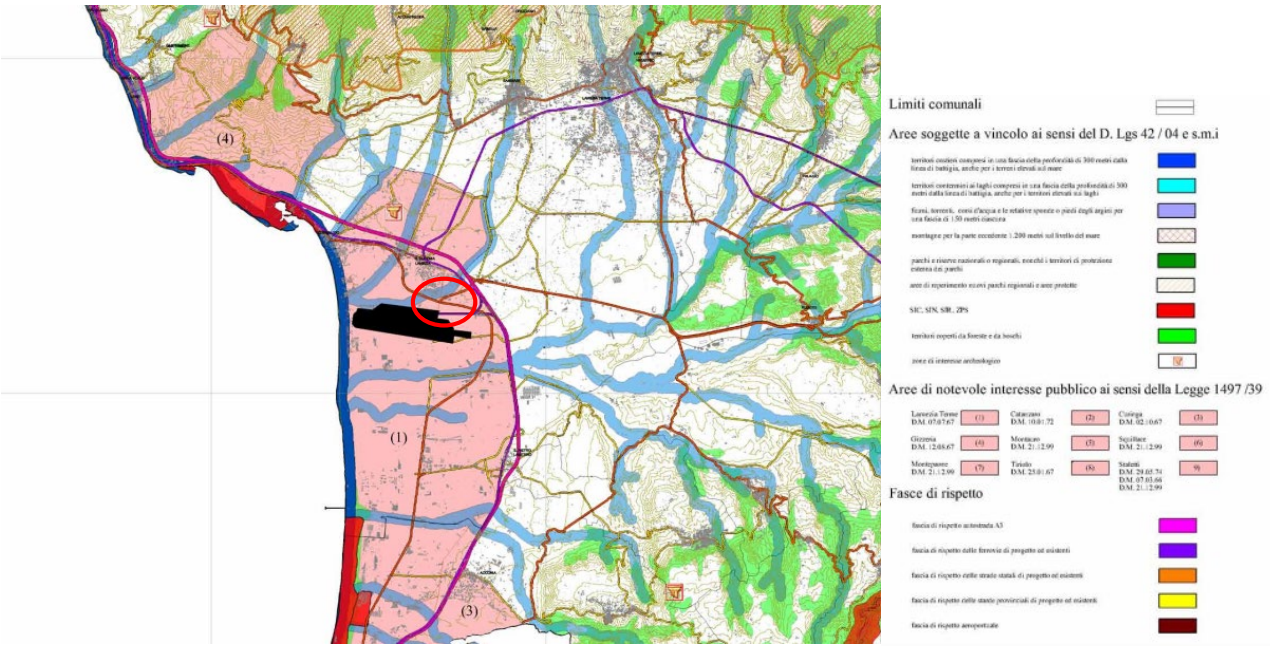


Figura 70 – Tavola 2.5.a del PTCP "Carta delle Tutele"

Analizzando la tavola degli indicatori di Paesaggio emerge che l'area aeroportuale è inclusa tra le infrastrutture recenti, all'interno del territorio dell'unità di paesaggio della costa tirrenica: questa, nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, si caratterizza in prevalenza dalla presenza della pianura alluvionale con le sistemazioni agrarie tradizionali dei fiumi di pianura e dalla linea di costa costituita dalla spiaggia sabbiosa e dalla macchia costiera intervallate da un'edilizia recente.

Circa l'unità di paesaggio costiero, il PTCP definisce i seguenti obiettivi di qualità:

- il mantenimento e il ripristino degli elementi di valore ambientale e paesaggistico e della struttura agraria tradizionale per tessitura o per tipo di coltivazione;
- la qualificazione turistico-ambientale per lo svago e il tempo libero;
- il controllo degli assetti insediativi e infrastrutturali e delle reti tecnologiche e dei servizi ambientali mediante:
    - la limitazione della crescita in addizione al tessuto edilizio esistente;
    - il recupero degli assetti esistenti anche per la qualificazione dell'offerta turistica;
    - il rilancio della ferrovia/metropolitana come asse del turismo di qualità e il conseguente controllo degli assetti infrastrutturali su gomma, qualificando il disegno e l'inserimento paesaggistico e limitando lo spreco del territorio.

Di seguito si riportano le disposizioni dettate dalle Norme di Piano per ciascuna tutela individuata ovvero:

- Lamezia Terme DM 07.07.67 – aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 e smi
- Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna ai sensi dell'art 142 comma 1 lett. c del D.Lgs 42/2004 e smi.

Le norme dispongono che per i beni paesaggistici individuati dal piano si applicano le disposizioni degli artt. 146 e 147 del D.Lgs. 42/2004 e smi.

Per la salvaguardia delle fasce di rispetto dei corsi d'acqua e dei laghi di cui all'art. 33 delle norme, ovvero gli alvei, gli invasi di laghi, bacini e corpi idrici superficiali caratterizzati da significativa rilevanza idraulica e paesaggistica, le norme prescrivono:

- la salvaguardia quantitativa e qualitativa della risorsa acqua negli alvei naturali e nei reticoli irrigui e di drenaggio, con contenimento degli impianti da inquinamento e degli utilizzi impropri;
- il rispetto o ristabilimento degli equilibri idrogeologici, coerentemente con le indicazioni dei Piani di bacino;
- la naturalizzazione e recupero di fruibilità delle sponde con aumento della accessibilità ippociclopedonale al fiume attraverso percorsi pubblici;
- per le fasce fluviali vegetate, la continuità di alberature lungo la sponda, da completare e reintegrare;
- la formazione di corridoi ecologici atti a garantire il mantenimento della flora e della fauna presenti nell'ecosistema.

Relativamente alla tipologia di intervento analizzato, il Piano, all'art. 56 delle Norme "Reti infrastrutturali per la mobilità", riconosce la rilevanza territoriale e strategica dell'aeroporto che investe diversi aspetti "legati all'assetto economico della Regione e della Provincia, quelli relativi alla realizzazione di un sistema integrato dei trasporti, quelli relativi alle caratteristiche turistiche del territorio provinciale"

5.11 **Piano Strutturale Comunale di Lamezia Terme**

Con delibera di Consiglio Comunale n° 33 del 3/10/2023 è stato approvato il nuovo strumento urbanistico generale, il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.), ai sensi della Legge Urbanistica

Regionale n. 19/2002, ed è in corso la procedura di pubblicazione dell'avviso di sua avvenuta approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria.

Il P.S.C. entrerà in vigore solo a seguito della pubblicazione dell’avviso di avvenuta approvazione sul B.U.R.C. Fino a quel momento sarà il P.R.G. lo strumento urbanistico vigente."

Il PSC costituisce strumento di pianificazione territoriale comunale, definisce lo statuto del territorio e le strategie, generali e d’area, di governo del territorio, in coerenza con la pianificazione sovraordinata regionale e provinciale.

Il piano strutturale individua e valuta mediante il quadro conoscitivo, le risorse naturali e antropiche presenti sul territorio comunale, ne prescrive nello statuto del territorio i vincoli, i limiti d’uso e le condizioni di sostenibilità, costituenti le invarianti territoriali; definisce in definisce, in relazione allo sviluppo sostenibile, gli obiettivi strategici e le azioni per l’intero territorio comunale e le sue parti.

preso atto dell’importanza del nodo intermodale rappresentato dall’aeroporto internazionale di Lamezia terme della piattaforma logistica e infrastrutturale dell’istmo della Calabria, per l’ambito urbano di sant’Eufemia il PSC prevede esclusivamente la riqualificazione dell’abitato “Territorio urbanizzato” ed azioni selettive di sostegno di funzioni di eccellenza del terziario urbano, della logistica, della ricettività, di attività congressuali, fieristiche ed espositive, puntando a valorizzare gli straordinari requisiti di centralità ed accessibilità di questa polarità urbana lametina.

Tra Santa Eufemia e l'Aeroporto internazionale un ampio ambito di territorio urbanizzabile viene, a tal fine, riservato in modo mirato allo sviluppo di funzioni strategiche di eccellenza, integrate e complementari alle strutture aeroportuali.

Lo schema delle scelte pianificatorie conferma questa impostazione, lasciando un'ampia fascia di rispetto tutto intorno all'aeroporto, adibita a zona agricola (art.24), e prevedendo a nord degli edifici aeroportuali (zona land-side) lo sviluppo di attività a servizio dell'aeroporto stesso, a cui viene attribuito l'Ambito di "Funzione di eccellenza", cosi come avviene per tutta l'area occupata dalla struttura aeroportuale (art.21) (funzioni di logistica integrata, per merci e persone, usi di commercio all'ingrosso e di commercio tematico, usi ricettivi, congressuali, fieristici ed espositivi e, più in generale, di terziario urbano).

Le Funzioni di eccellenza vengono definite all'art. 21 delle Norme di Indirizzo come aree che assicurano al territorio comunale un profilo urbano adeguato: il Comune, in fase di formazione del PSC, attiva un negoziato con le proprietà interessate, fissando obiettivi programmatici, usi e

parametri appropriati di utilizzo dei suoli interessati, le infrastrutture e le urbanizzazioni necessarie, e definendo al contempo gli ambiti di intervento.

Nell’ambito riservato, in linea di indirizzo, alle funzioni di eccellenza integrate alla struttura aeroportuale sono previste funzioni di logistica integrata, per merci e persone, usi di commercio all'ingrosso e di commercio tematico, usi ricettivi, congressuali, fieristici ed espositivi e, più in generale, di terziario urbano. Trovano piena conferma, in sede di PSC, le prospettive di sviluppo delle funzioni aeroportuali integrate, nell'attuale sede dell'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme, nel quadro dei piani e dei programmi di settore.

Dalla consultazione della tavola 1.1 “Carta dei vincoli” si evince che l’area di intervento ricade

- all’interno dell’area denominata “Aeroporto internazionale” e delimitata dalla relativa fascia di rispetto aeroportuale (articolo 12 e 49 del REU)
- all’interno del perimetro vincolo paesaggistico Legge 29 giugno 1939, n.1497 (articolo 12 del REU)
- Vincolo per rischio idraulico e di stabilità dei versanti - Classe 4 (Artt.12 comma 2 e 26 comma 2 del REU)

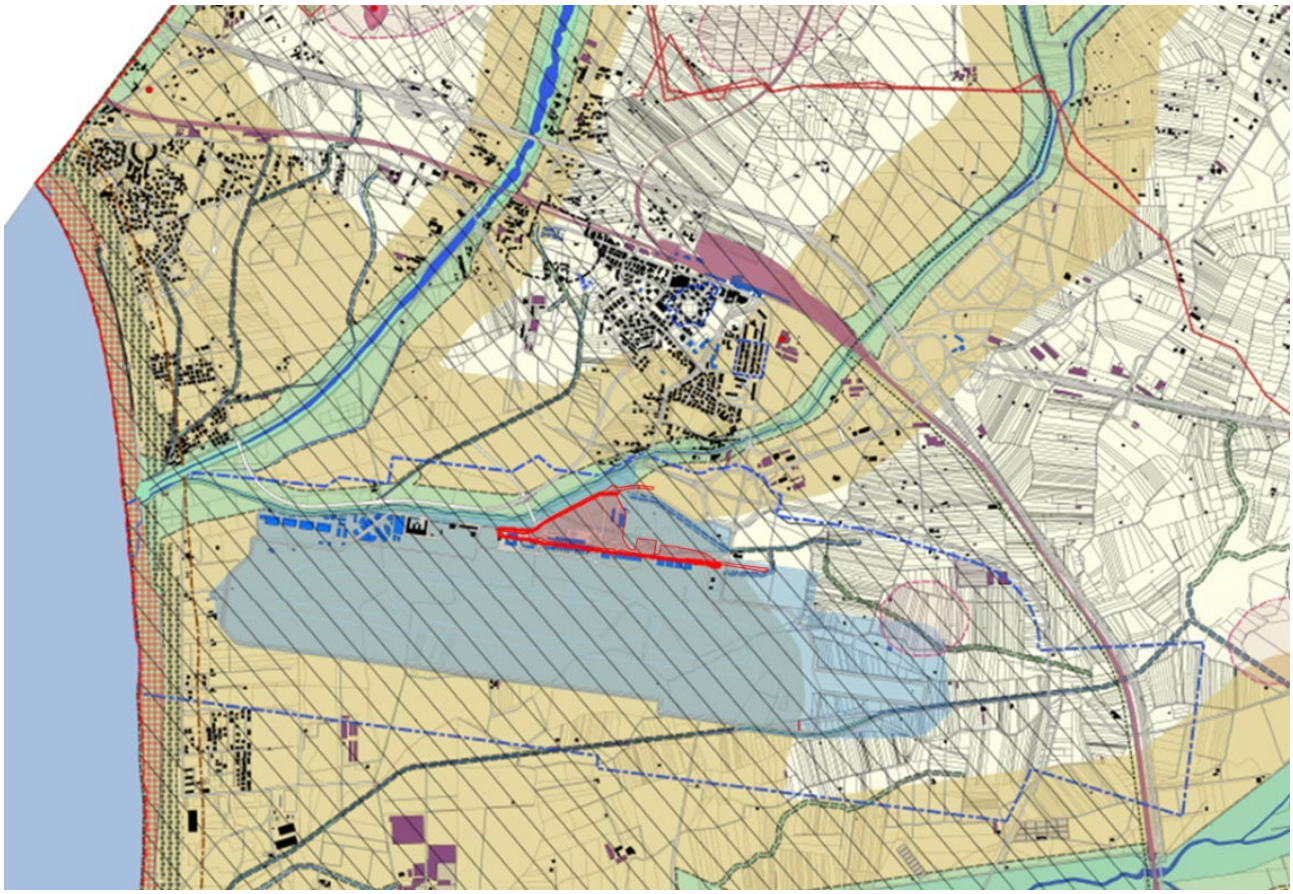
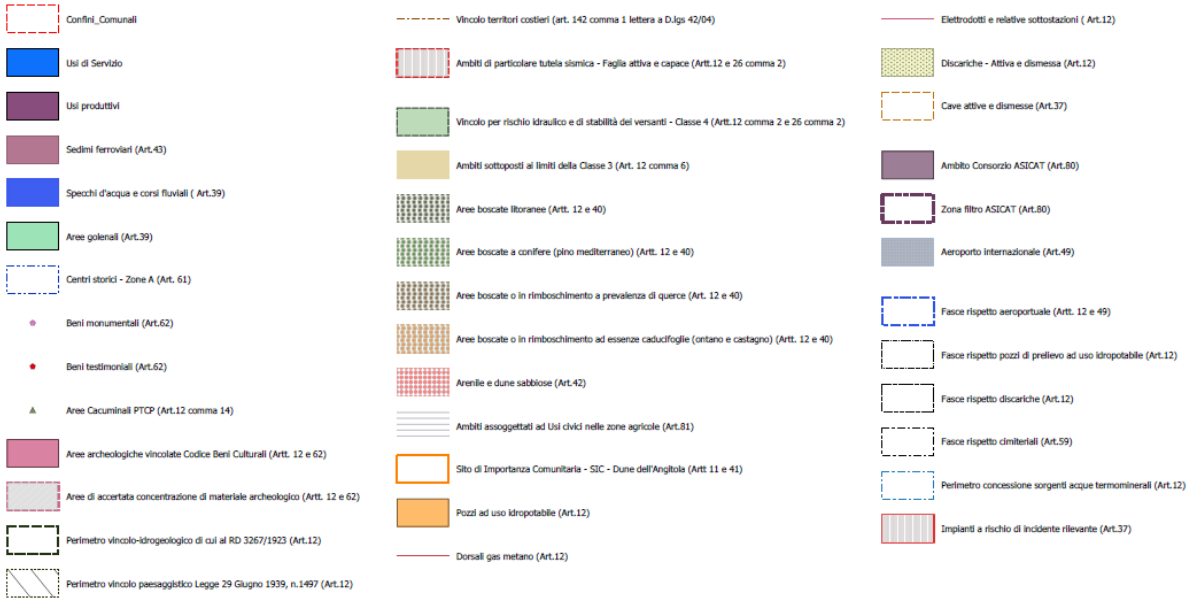


Figura 71 - tavola 1.1 del PSC "Carta dei vincoli"



L'articolo 12 denominato "Vincoli di tutela dovuti e vincoli derivanti dalla pianificazione sovraordinata e di settore. Vincoli di natura sismica, idraulica e di stabilità dei versanti. Carta dei vincoli" riporta:

2. Negli Ambiti vincolati per rischio idraulico e di stabilità dei versanti (Classe 4, Carta di fattibilità geologica della Relazione geomorfologica) e nell'Ambito di particolare tutela sismica, individuati nella richiamata Carta dei vincoli, fermo restando quanto previsto all'Art. 26, comma 2, è vietata ogni nuova edificazione. Sui fabbricati e sui manufatti esistenti, entro tali Ambiti, sono sempre ammessi, ai sensi del DPR 380/01, gli interventi di Manutenzione Ordinaria R1 e Straordinaria R2, oltre agli interventi di Restauro R3 e di Restauro e risanamento conservativo R4, ove previsti. Gli interventi di Ripristino tipologico R5, di Ristrutturazione edilizia di tipo R6.1, R6.2 ed R6.3B sono ammessi, anche nei casi di demolizione e ricostruzione, a condizione che operino in adeguamento alla normativa antisismica e di riduzione del rischio idraulico o di stabilità dei versanti, in conformità alle specifiche modalità di intervento richiamate al citato Art. 26. Tali interventi operano, di norma, nel quadro di una conferma degli usi esistenti, anche secondo quanto disciplinato dall'Art. 57 della LR 19/2002. Sono altresì ammessi interventi particolari quali: recinzioni leggere, ricoveri attrezzi in precario e simili.
6. Nelle aree sottoposte a vincolo paesaggistico, come individuate nella Tav. 1.1, e nelle fasce fluviali sottoposte al medesimo ordine di tutela, di cui alla Tav. 3, si applica quanto previsto dal D.Lgs. 42/2004. Per i Beni paesaggistici individuati ai sensi dell'art. 134 del Codice, di cui all'art. 3 punto 4 del Tomo IV del QTRP, valgono le norme di Salvaguardia prescritte dallo stesso QTRP; essi sono comunque assoggettati ad un vincolo tutorio (a meno che non siano soggetti ad un esplicito vincolo inibitorio per inedificabilità), ovvero ogni trasformazione è condizionata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del Codice da parte dell'autorità competente alla gestione del vincolo. Nelle aree sottoposte a vincolo archeologico si applica ancora il D.Lgs. 42/2004. Nelle aree sottoposte a vincolo idrogeologico si applica il R.D.L. 30/12/23 n° 3267. Nelle aree sottoposte a vincolo sismico si applica il DM Infrastrutture 14/1/2008 e la Circolare 617 12/2/2009, con l'O.P.C. 3274/2003. Nelle aree sottoposte al Piano di Assetto Idrogeologico regionale, PAI, in vigore, di cui alla Tav.3, si applicano le relative normative, tenuto conto di quanto previsto al citato comma 2 dell'Art. 26. Nelle aree di rispetto cimiteriale si applicano le norme della L. 166/2002 e del DPR 803/1975, nei limiti di quanto previsto all'Art. 59. Nelle aree di rispetto degli elettrodotti e dei metanodotti, come riportati nella Tav. 1.1, si applicano le norme di tutela prescritte dall'ente di gestione, ed è vietata ogni nuova edificazione. Nelle fasce di rispetto stradale, in conformità al Codice della Strada, si applica quanto previsto all'Art. 44; nelle fasce di rispetto

ferroviario quanto previsto all'Art. 43, in conformità al DPR 753/80, Art. 49. Nelle fasce di rispetto aeroportuale, definite dal Piano di rischio di cui all'Art. 707 del Codice della Navigazione, e dal conseguente Regolamento del 21 Dicembre 2011, si opera nei limiti di legge, ferma restando, comunque, la possibilità di realizzare parcheggi a raso ed a prato stabilizzato, oltre a sistemazioni del verde, anche sportivo e ricreativo all'aperto, e ad opere di difesa idrogeologica. Nelle fasce di rispetto delle discariche, dei depuratori, dei pozzi ad uso idropotabile e simili è vietata ogni nuova edificazione; sono ammessi, sui fabbricati esistenti, esclusivamente interventi di tipo R1, R2, R6.1 ed R6.3B/3C, nonché, ai fini di favorirne il trasferimento, interventi di tipo R6.6. Nelle aree di concessione di utilizzo delle sorgenti delle acque termominerali si applicano le normative di cui al Decreto della Regione Calabria 51/1999. Tali aree e fasce sono individuate nelle Tavv. 1.1 e 1.2. In tutte le Zone agroforestali di cui al Capo 20 trovano comunque applicazione le cautele derivanti dalle normative proposte dalla Relazione geomorfologica, di cui all'Art. 6. Negli Ambiti corrispondenti alla Classe 3 della Carta di fattibilità geologica della Relazione geomorfologica, individuati nella Carta dei vincoli, Tav. 1.1, si opera con le particolari limitazioni e cautele prescritte ai Capitoli 7 e 8 della medesima Relazione geomorfologica.

13. Negli Ambiti vincolati per rischio idraulico, di cui al comma 2, trovano ancora applicazione le procedure del citato Art. 2, comma 2 bis delle NTA del PAI vigente, di cui al comma precedente, ai fini di assicurare adeguati livelli di compatibilità della vincolistica relativa alla sicurezza idraulica con le previsioni urbanistiche del PSC. Fino a tale data, ai suoli interessati, sottoposti al vincolo, ai fini della valutazione del valore venale, di cui al comma 1 dell'Art. 18, vengono attribuiti valori corrispondenti all'effettiva possibilità di trasferimento della relativa capacità edificatoria.

Dalla consultazione della tavola 1.2 "Progetto Urbano" si evince che l'area di intervento ricade all'interno del sistema infrastrutturale denominato "Aeroporto internazionale", disciplinato dall'articolo 49 del REU del PSC.

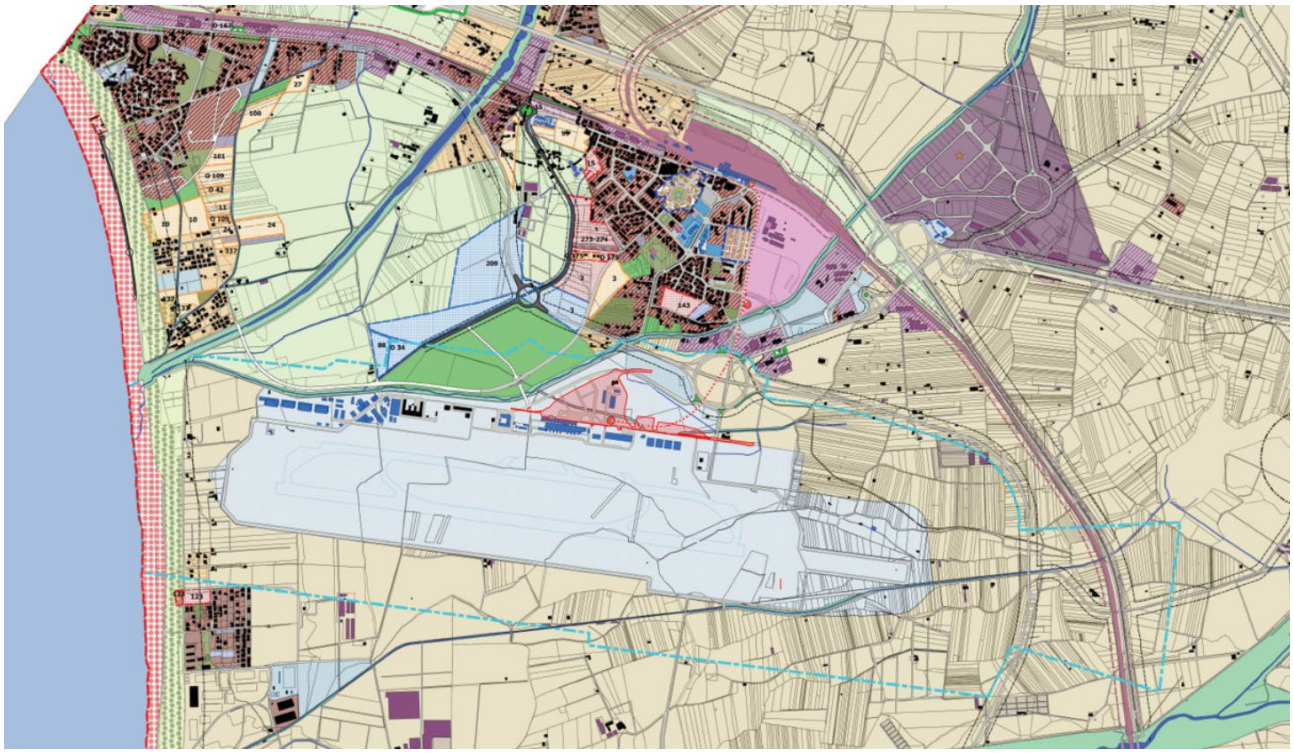


Figura 72- tavola 1.2 del PSC "Ambiti Urbani"

SISTEMA AMBIENTALE - CAPO 11
- Aree boscate (Art.40)
- Arenile e dune sabbiose (Art.42)
- Discariche - Attive e dismessa (Art.12)
- Parchi naturali (Art.41)
- Specchi d'acqua e corsi fluviali (Art.39)
- Aree golenali (Art.39)
- Piattaforma logistica militare (Art.42)
- Vincolo territori costieri (art. 142 comma 1 lettera a D.lgs 42/04)

AMBITO CENTRI STORICI. BENI CULTURALI - CAPO 14
- Centri storici - Zone A (Art.61)
- Beni culturali (Art.62)

AMBITI ATIPICI - CAPO 21
- Campo Nomadi - (Art.86)
- Rete esistente di distribuzione del carburante (Art.47)

SISTEMA INFRASTRUTTURALE - CAPO 12
- Rete stradale esistente (Art.44)
- Rete ferroviaria (Art.43)
- Aste stradali di nuova previsione nel Territorio urbanizzato (Art.44)
- Nuove infrastrutture stradali strategiche (Art.44)
- Verde di arredo stradale (Art.44)
- Aeroporto internazionale (Art.49)
- Rete ferroviaria (Art.43) - Rispetti
- Strade di tipo A (Art.44) - Rispetti
- Strade di tipo B (Art.44) - Rispetti
- Strade di tipo C (Art.44) - Rispetti
- Strade di tipo D (Art.44) - Rispetti
- Linea mobilità sede propria
- Rispetto aeroportuale (Artt. 12 e 49)
- Rispetto pozzo di prelievo idropotabile (Art.12)
- Rispetto discariche (Art.12)
- Rispetto cimiteri esistenti (Art.59)

SISTEMA DEI SERVIZI ESISTENTI - CAPO 13
- Attrezzature urbane (Art.51 e 57)
- Parcheggi pubblici esistenti (Art.45)
- Servizi di interesse comune (Art. 51,52 e 54)
- Verde pubblico (Art. 51,52, 54 e 55)
- Servizi scolastici (Art. 51,52 e 54)
- Parchi urbani (Art.56)

SISTEMA DEI SERVIZI DI NUOVA PREVISIONE - CAPO 13
- Attrezzature urbane (Art. 51 e 57)
- Parcheggi pubblici di nuova previsione (Art.45)
- Parchi urbani ad attuazione perequativa (Art.56)
- Servizi di interesse comune (Art.51,53 e 54)
- Servizi scolastici (Art.51,53 e 54)
- Verde pubblico (Art.53,54 e 55)
- Sedimi stradali confermati e perequati
- Ospedale Civile (Art.58)

TERRITORIO URBANIZZATO - CAPO 15
- Zone a prevalente destinazione residenziale (Art. 65)
- Area polifunzionale integrata, Ex Zuccherificio di S.Eufemia (Art.68)
- Zone a prevalente destinazione produttiva (Art. 66)
- Ambiti confermati nel Territorio urbanizzato
- Ambiti confermati - Parco urbano (Art. 56 e 70) Trasferimento integrale diritti edificatori
- Ambiti confermati - Parco urbano (Art. 56 e 70) Traslazione con o senza trasf. di diritti ed.
- Richiesta trasferimento

TERRITORIO URBANIZZABILE - CAPO 16
- Ambiti confermati nel Territorio urbanizzabile (Art.70)
- Ambito a basso carico urbanistico di San Pietro Lametino (Art.72) POT
- Aree urbane strategiche di riqualificazione (Art.71)
- Parco termale confermato (Art.78)
- Parco termale non confermato - POT (Art.78)

AMBITI URBANI MINORI - CAPO 18
- Zone a prevalente destinazione residenziale (Artt. 65 e 79)
- Funzioni produttive integrate - Fronti (Art. 79 comma 3)
- Zone a prevalente destinazione produttiva (Artt. 66 e 79)

FUNZIONI DI ECCELLENZA URBANA - CAPO 17
- Cittadella dello Sport (Art.77)
- Funzioni logistiche ed espositive (Art.76)
- Funzioni produttive integrate di nuova previsione (Art.75)
- Funzioni produttive integrate - Rotoli (Art.75,comma1)

AMBITI DI COMPETENZA DEL CONSORZIO ASICAT -CAPO 19
- Consorzio ASICAT (Art.80)
- Zona filtro ASICAT (Art.80)

AMBITO DEL TERRITORIO AGROFORESTALE - CAPO 20
- Zona agricola periurbana (art.84)
- Zona agricola della Piana (art.82)
- Zona agroforestale di media ed alta collina (art.83)
- Insediamenti diffusi (Art.73 e 85)

PIANO DI PROTEZIONE CIVILE
- Aree di ammassamento soccorritori e risorse - ARS
- Aree di attesa della popolazione - AAP
- Aree di ricovero per la popolazione - ARP
- Centri direttivi strategici

L’articolo 49 riporta:

1. Nell’Ambito dell’Aeroporto internazionale di Lamezia Terme, come individuato nella Tav. 1.2, il PSC opera a sostegno delle attività aeroportuali e per lo sviluppo sostenibile di funzioni

aeroportuali integrate nel quadro della logistica di settore; tale Ambito - aggiornato al Piano di sviluppo aeroportuale - viene tutelato dalle specifiche fasce di rispetto aeroportuale, previste da relativo Piano di rischio, di cui alla Tav. 1.1.

2. In coerenza alle norme di settore, l’Amministrazione si riserva la formazione di uno o più Accordi di programma, ai sensi di legge, con la Società Aeroportuale di Lamezia Terme e con altre Autorità competenti, al fine di assicurare i massimi livelli di convergenza tra i diversi momenti programmatici che investono la Città di Lamezia e l’Aeroporto internazionale. Tale Accordo potrà altresì riguardare la previsione di specifiche iniziative integrate alle attività aeroportuali, nei campi: della logistica delle merci; delle attività espositive e commerciali; delle funzioni ricettive, congressuali e di promozione turistica; delle attività di formazione; oltre che delle attività di servizio, da insediare anche al di fuori dell’Ambito aeroportuale di cui al comma 1, con particolare riguardo all’utilizzo di pratiche di urbanistica perequativa, come richiamate all’Art. 16, previste negli Ambiti riservati alle Funzioni logistiche ed espositive di Sant’Eufemia, come individuate nella Tav. 1.2, per le parti selezionate in fase di adozione/approvazione del PSC.
3. Ferme restando le possibilità di adeguamento funzionale dei fabbricati esistenti ad uso aeroportuale, sulla base delle normative vigenti di settore, programmi organici di aggiornamento e riassetto del sistema aeroportuale, come sopra richiamati in via esemplificativa al comma 2, trovano attuazione, di norma, attraverso la procedura dei citati Accordi di programma, anche di concerto con la Provincia di Catanzaro e la Regione Calabria.

Dall’analisi della Tavola 3 “Vincolistica”, l’area di intervento ricade all’interno:

- Rispetto Corsi d'acqua - Art. 3 QTRP
- Rispetto Corsi d'acqua - Legge n.431 del 1985 ex Legge Galasso
- Zone Attenzione PGRA_Lamezia Terme

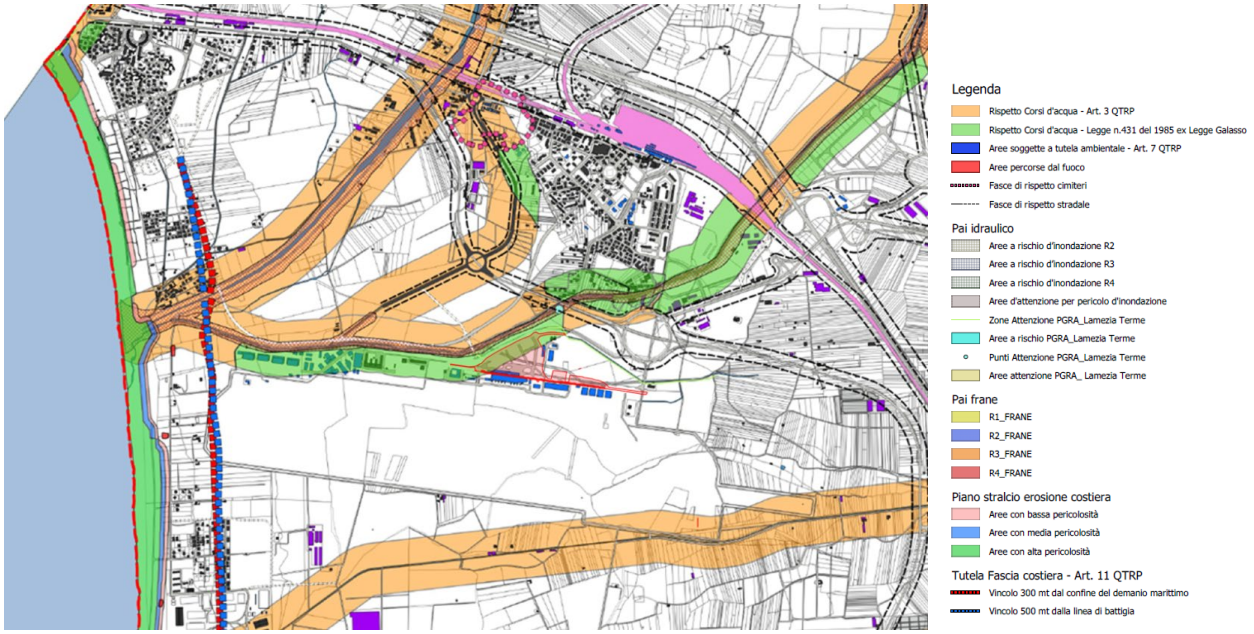


Figura 73 - Tav 3 del PSC "Vincolistica"

5.12 **Piano Regolatore Generale di Lamezia Terme**

Il 28 novembre 2005 viene adottata con deliberazione del Consiglio comunale n. 23, ed approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 14 del 28 maggio 2007 la Variante parziale alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale vigente che risale al 1998.

Il suo obiettivo primario era quello di avviare e favorire il pieno recupero delle aree del Centro Storico e la difesa delle zone consolidate, sia dal punto di vista urbanistico che da quello edilizio e abitativo, ripristinando e inserendo funzioni di carattere culturale, amministrativo e terziario e recuperando le parti più compromesse del tessuto edilizio.

In tale contesto, l'area aeroportuale è stata considerata come una vasta porzione di territorio occupata da servizi d'interesse sovra-comunale, su cui sussiste una fascia di rispetto che è stata preservata circondando il sedime aeroportuale con un ampio ambito agricolo di riserva (cfr. Figura 3-38 Stralcio del PRG di Lamezia Terme e T5 "Piano Regolatore Generale: tavola di zonizzazione").

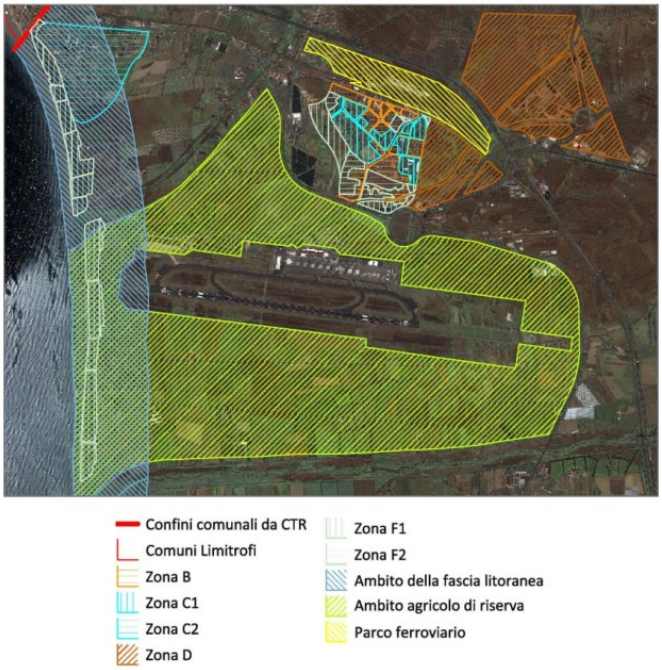


Figura 74 - stralcio PRG Lamezia Terme

Negli ambiti agricoli di riserva, identificati al fine di non pregiudicare le eventuali determinazioni pianificatori future di espansione delle vicine attrezzature di interesse generale, sono ammissibili le trasformazioni fisiche di cui al comma 2 dell' art. 21 delle NTA, tra le quali la "realizzazione di reti tecnologiche, quali gli acquedotti, le fognature, i sistemi per il trasporto dell'energia e delle telecomunicazioni, e simili, nonché di infrastrutture tecniche e di difesa del suolo, quali strade poderali ed interpoderali, canali, opere di regolazione idraulica, e simili nonché " la realizzazione di impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas e per gli acquedotti, e simili".

Si sottolinea inoltre che la porzione di ambito agricolo di riserva compreso nell'area di intervento è attualmente occupato dalla zona antistante l'aeroporto con funzione di parcheggio, servizi e strade di accesso. Parte dell'area Indicata come ambito agricolo di riserva dal PRG vigente risulta tuttavia mutata nel PSC in un Ambito di Funzioni di eccellenza integrata alla struttura aeroportuale.

Figura 75 - Confronto tra lo Schema di massima tra il PSC e il PRG

Parte del sedime aeroportuale ricade all'interno della Fascia Litoranea, per la quale l'art. 7 delle NTA definisce le trasformazioni fisiche ammissibili, prescrivendone la conservazione della conformazione naturale, con particolare riferimento all'apparato morfologico e vegetazionale delle dune, nonché degli esistenti ambienti boscati.

Lo stesso articolo definisce quindi le attività vietate e ammissibili in tale fascia. Tra le attività non consentite vi è la realizzazione di manufatti di qualsiasi tipo, sia sul suolo e sopra il suolo che nel sottosuolo, ed in genere gli interventi comportanti l'impermeabilizzazione di suoli.

All'art. 38 delle NTA vengono definiti gli ambiti di rispetto degli aeroporti aperti al traffico aereo civile: nella direzione della linea di atterraggio non possono essere presenti ostacoli di qualunque altezza a distanza inferiore ai trecento metri dal perimetro aeroportuale; nella stessa direzione, a distanza di trecento metri dal perimetro, non possono essere costituiti ostacoli la cui altezza superi di sei metri il livello medio dell'aeroporto, con possibilità di superamento di tale limite per il valore di un metro ogni cinquanta metri di distanza, fino al raggiungimento di un massimo di quarantacinque metri sul livello medio dell'aeroporto; tra il terzo ed il quindicesimo chilometro di distanza il limite di quarantacinque metri può essere superato di un metro ogni sette, e dopo il quindicesimo chilometro cessa ogni limitazione.

Nelle altre direzioni e fino a trecento metri dal perimetro dell'aeroporto non possono essere costituiti ostacoli che superino di un metro ogni sette metri di distanza dal perimetro l'altezza media dell'aeroporto; dai trecento metri ai tremila dal perimetro non possono essere costituiti ostacoli che superino di quarantacinque metri il livello medio, e dopo il terzo chilometro cessa ogni limitazione.

5.13 **Il sistema dei vincoli**

5.13.1 Vincoli paesaggistici

Non si rilevano interferenze con i seguenti vincoli:

- siti UNESCO
- ulteriori vincoli rientranti nell' art. 142 del D.Lgs 42/2004
- riserve e parchi naturali
- vincoli idrogeologici
- territori costieri

Le azioni progettuali sviluppano modeste interferenze con il quadro vincolistico (vicinanza con il rischio esondazione), che risultano non direttamente interferite;

6 PARAMETRI DI LETTURA DELLE CARATTERISTICHE DI QUALITÀ E CRITICITÀ PAESAGGISTICHE, DEL RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE E VALUTAZIONE DEI PRINCIPALI TIPI DI MODIFICAZIONI E DI ALTERAZIONI

In considerazione delle analisi esposte in precedenza e in relazione agli interventi previsti sulle alberature interferenti con il Progetto CIS L01 E CIS L03, si riportano le valutazioni relative alle componenti paesaggistiche interessate dal progetto.

Gli interventi previsti mirano ad attuare una riqualificazione generalizzata dell'area e perseguono particolari obiettivi e strategie che si integrano perfettamente con gli obiettivi di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi.

Gli interventi previsti, già esposti al Cap.4, possono essere così sintetizzati:

- CIS L03:
  - Riconfigurazione della viabilità con l'inserimento di nuove rotatorie che distribuiscono al meglio i flussi veicolari.
  - Inserimento di nuove aree di sosta sia per i privati che per il servizio pubblico e realizzazione di un'area parcheggio per autobus
  - Miglioramento dell'efficientamento energetico con l'inserimento di colonnine di ricarica elettriche.
- CIS L01:
  - Sostituzione dell'Aerostazione Merci con un nuovo edificio di maggiori dimensioni e nuova destinazione d'uso a "Terminal passeggeri in Partenza".
  - Adeguamento dell'Aerostazione Passeggeri esistente con destinazione d'uso a "Terminal passeggeri in arrivo".
  - Realizzazione di Pensiline in AirSide e LandSide ad ampio volume di collegamento dei due Terminal.

6.1 INTERFERENZA DEL PROGETTO CON LA FORMAZIONE VEGETAZIONALE ESISTENTE

Gli interventi da eseguire sulle formazioni vegetazionali esistenti consisteranno nell'espianto di un numero limitato di soggetti arborei e arbustivi interferenti con l'area di progetto. Si precisa che tutti gli esemplari arborei espiantati, ove non compromessi da patologie o condizioni vegetative irreversibili, verranno reimpiantati e reintegrati all'interno del nuovo progetto del verde, contribuendo così alla continuità ecologica e alla valorizzazione paesaggistica dell'area.

➢ Interventi rilevanti previsti sulle alberature interferenti:

- Interferenza di 4 Lecci, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione clotoide curva stradale.
- Interferenza di 2 Robilia pseudoacacia e 3 Palme Washington, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione di ulteriori stalli nel Parcheggio P1 con previsione di passaggio pedonale.
- Interferenza di 6 Palme Washington e 6 Pini Marittimi per realizzazione pensilina land-side, con annesso marciapiede, di cui si prevede la modellazione del profilo in funzione della posizione degli arbusti che si assume rimanga inalterata per via della loro estetica e pregio.
- Interferenza di 1 Schinus molle e 1 Pino, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione della rotatoria R3.
- Interferenza di 1 Pino di Norkfolk, 4 Lecci, 4 Pini Silvestre e 1 Cipresso, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione della rotatoria R3.
- Interferenza di 3 Palme Washington, 2 Cordyline australios, 1 Cipresso e 3 Platanus orientalis, di cui si prevede l'espianto, per la realizzazione dell'aerostazione.
- Interferenza di 3 Tilio Americano e 2 Platano Occidentale, di cui si prevede l'espianto, per la realizzazione pensilina land-side area partenze, con annesso marciapiede.
- Interferenza di 2 Robinie, di cui si prevede l'espianto, per intralcio con aree dell'aerostazione area partenze.
- Interferenza di 2 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione pensilina land-side area partenze, con annesso marciapiede.
- Interferenza di 3 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione stalli di parcheggio bus del Parcheggio Bus 2.
- Interferenza di 2 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione stalli per espansione del parcheggio P2.

- Interferenza di 2 Pini Marittimi, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione innesto stradale di congiungimento tra Viale Rodolfo Inbrogno e viabilità di uscita dal parcheggio P2 identificato al punto 14.
- Interferenza di 2 Schimus molle, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione stalli per Parcheggio area di attesa.
- Interferenza di 2 Schimus molle, di cui si prevede l'espianto, per realizzazione innesto stradale tra viabilità esistente che conduce a Viale Rodolfo, e viabilità di accesso al nuovo Parcheggio area di accesso identificata al punto 16.

Gli interventi in progetto mirano a migliorare la situazione esistente delle aree interessate, in termini funzionali, relazionali e percettivi, tutelare il paesaggio quale contesto di vita quotidiana e fondamento della identità delle comunità, attraverso il recupero di un sistema di luoghi fortemente identitari, riconoscibili, attrattivi anche per lo sviluppo di nuove attività commerciali e turistiche.

Il progetto consentirà di ridurre l'inquinamento atmosferico, alleviare il traffico congestionato e migliorare la salute pubblica.

6.2 VALUTAZIONE DEI CARATTERI DEL PAESAGGIO

In sintesi di quanto detto in precedenza, di seguito si riporta la valutazione schematica dei parametri di lettura delle caratteristiche di qualità e criticità paesaggistiche come individuate dal DPCM del 12/12/2005.

QUALITA' E CRITICITA' PAESAGGISTICHE			
	Livello attuale	Livello post operam	Descrizione
Diversità, ovvero il riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.	Basso	Medio	L'area di intervento è attualmente utilizzata principalmente come zona di parcheggio dell'area aeroportuale, per la quale è prevista una riconfigurazione. In aggiunta, si prevede di riorganizzare la viabilità, con la creazione di rotatorie lungo il perimetro dell'area precedentemente destinata a parcheggio, e di ridistribuire gli stalli del parcheggio stesso.

Integrità, ovvero la permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi)	Basso	Basso	Lo spazio in questione include aree sottoutilizzate che non favoriscono al meglio la circolazione dei veicoli..
Qualità visiva, ovvero la presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.	Medio	Medio	Non sono presenti elementi di particolare valore estetico o relazioni visive significative.
Rarità, ovvero la presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari	Basso	Basso	Il tessuto non presenta caratteri peculiari e gli elementi di pregio sono connessi al sistema vegetale presente all'interno dell'area che verrà espiantato e ricollocato in prossimità.
Degrado, ovvero la perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali	Medio	Basso	L'area non presenta elementi culturali, storici o visivi di rilievo; la vegetazione verrà ripiantata e incrementata per migliorare l'impatto visivo complessivo.

RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE DOVUTO ALLE OPERE IN PROGETTO		
Sensibilità, ovvero la capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva.	Buono	Essendo un'area aeroportuale priva di particolari valori distintivi, il contesto è adatto ad accogliere le trasformazioni previste, mettendo in risalto gli interventi di qualità.
Vulnerabilità/Fragilità, ovvero la condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi.	Buono	Gli spazi non presentano qualità o riconoscibilità.
Capacità di assorbimento visuale, ovvero l'attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità.	Buono	In relazione agli aspetti di sensibilità evidenziati, il contesto è in grado di integrare interventi di recupero e sviluppo urbano, mentre il sistema verde contribuirà a mitigare e

		armonizzare le trasformazioni nelle aree modificate.
Stabilità, ovvero la capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati.	Medio	L'area di intervento sarà ampliata rispetto alla situazione attuale per consentire la creazione della strada, senza però compromettere la conservazione dei sistemi ecologici.
Instabilità, ovvero le situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.	Buono	Trattandosi di un'area aeroportuale non sono presenti fenomeni di instabilità.

6.3 IMPATTI SULLA QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DELLE STRUTTURE VEGETALI E DEGLI ELEMENTI CARATTERISTICI PAESAGGISTICI

L'analisi viene fatta attraverso due tipi di valutazione: una di tipo morfologico-strutturale e l'altra di tipo visivo.

La sensibilità paesaggistica di un determinato paesaggio viene valutata in relazione alla capacità che esso possiede di mantenere viva la propria identità. Assumendo che un paesaggio è tanto più sensibile quanto più ha conservato la sua identità, i criteri che vengono considerati nell'attribuzione del grado di sensibilità sono diversi. Il criterio principale riguarda l'appartenenza ad un ambito la cui qualità paesistica è definita dalla riconoscibilità e coerenza di uno o più sistemi territoriali di interesse geo-morfologico, naturalistico e storico-insediativo.

Poiché qualsiasi intervento edilizio può essere considerato come una "perturbazione" dello stato di fatto che porta a un nuovo assetto, quanto più il luogo in cui si opera è contraddistinto da una propria identificabile identità paesaggistica, tanto più quel luogo risulterà "sensibile" a qualsiasi modificazione.

Tale sensibilità del paesaggio può raggiungere tre livelli: alta, media e bassa.

- **Sensibilità alta**: si ha quando, nell'ambito in esame, la qualità è elevata e l'equilibrio fra le componenti, che costituiscono il paesaggio, può essere compromesso significativamente da interventi antropici contraddittori con esso; la sensibilità è alta anche in ambiti di qualità media dove la riconoscibilità tipologica del paesaggio, già in parte compromessa da altri interventi, può andare definitivamente perduta.

• **Sensibilità media**: si verifica in ambiti di media qualità, dove la riconoscibilità tipologica del paesaggio è diffusa, anche se vi è la presenza di elementi contraddittori, nei quali l'inserimento di ulteriori episodi non ne compromette in modo pregiudizievole la chiarezza; si può determinare anche in ambiti di elevata qualità dove la strutturazione tipologica è talmente forte da poter sostenere l'inserimento di nuovi elementi.

• **Sensibilità bassa**: si realizza in ambiti paesistici dotati prevalentemente di scarso pregio, in cui gli elementi strutturanti il paesaggio sono poco o nulla riconoscibili anche quando non siano presenti episodi specifici di elevato disturbo. L'obiettivo principale che si pone la tesi ecologica è costituito dalla necessità di conservare la stabilità ambientale.

Nella seguente tabella si riportano i principali aspetti considerati, con riferimento alle tre componenti analizzate e ad ai singoli elementi caratterizzanti il paesaggio.

COMPONENTE	ASPETTI PAESAGGISTICI	CHIAVI DI LETTURA
MORFOLOGICA STRUTTURALE	Morfologia	Appartenenza/contiguità a sistemi paesistici di interesse geo-morfologico (leggibilità delle forme naturali del suolo)
	Naturalità	Appartenenza/contiguità a sistemi paesistici di interesse naturalistico (presenza di reti e/o aree di rilevanza ambientale)
	Tutela	Grado di tutela e numero di vincoli paesaggistici e culturali presenti
	Valori Storico Testimoniali	Appartenenza/contiguità a sistemi paesistici di interesse storico-insediativo. Partecipazione ad un sistema di testimonianze della cultura formale e materiale o ad un luogo contraddistinto da un

		elevato livello di coerenza sotto il profilo tipologico, linguistico e dei valori di immagine
SCENICA PANORAMICA	Panoramicità	Percepibilità da un ampio ambito territoriale, inclusione in vedute panoramiche. Interferenza con punti di vista panoramici, percorsi di fruizione paesistico/ambientale, relazioni percettive significative
ECOLOGICA AMBIENTALE	Singolarità Paesaggistica	Rarità degli elementi paesaggistici. Appartenenza ad ambiti oggetto di celebrazioni letterarie, e artistiche o storiche, di elevata notorietà (richiamo turistico)

Considerando che gli interventi riguardano:

1. **Riconfigurazione della viabilità**

- Realizzazione di nuove rotatorie per migliorare la fluidità del traffico e ridurre le interferenze tra i flussi veicolari, tra cui una rotatoria centrale di diametro 50 m, finalizzata alla ridistribuzione del traffico in ingresso tra le future aerostazioni "arrivi" e "partenze".

- Le nuove viabilità interne saranno pavimentate in conglomerato bituminoso, per garantire elevata resistenza meccanica e durabilità, in relazione agli elevati carichi tipici dell'ambito aeroportuale.

- Le lavorazioni avverranno senza il rifacimento delle fondazioni esistenti e senza soluzioni drenanti, poiché le aree sono già impermeabilizzate e servite da un sistema idraulico di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.

2. **Nuove aree di sosta con pavimentazione permeabile (parcheggio P2)**

- Riorganizzazione e ampliamento delle aree di sosta esistenti, con l'integrazione di postazioni per la ricarica di veicoli elettrici.

- Realizzazione di un nuovo parcheggio per autobus (hub TPL regionale) destinato al trasporto pubblico locale.

- Le pavimentazioni dei parcheggi saranno in conglomerato bituminoso per le aree carrabili, mentre per gli stalli di nuova realizzazione nel parcheggio P2 è prevista una pavimentazione drenante, in ottemperanza al parere della Soprintendenza, al fine di limitare l'incremento dell'impermeabilizzazione netta.

- Gli stalli del parcheggio P2 avranno cromia terrosa o comunque naturale, per favorire una migliore integrazione paesaggistica nel contesto tutelato.

3. Efficientamento energetico e sostenibilità

- Integrazione di sistemi per la mobilità elettrica, con l'installazione di colonnine di ricarica.

- Riduzione dell'impatto ambientale attraverso l'uso di materiali con elevate prestazioni tecniche e ambientali.

- Adozione di superfici drenanti ove previsto, al fine di favorire la gestione sostenibile delle acque meteoriche e mitigare l'impermeabilizzazione.

COMPONENTE	ASPETTI PAESAGGISTICI	CHIAVI DI LETTURA
MORFOLOGICA STRUTTURALE	Morfologia	BASSA
	Naturalità	MEDIA
	Tutela	MEDIA
	Valori Storico Testimoniali	BASSA
	Giudizio sintetico	BASSA
SCENICA PANORAMICA	Panoramicità	MEDIA

ECOLOGICA AMBIENTALE	Singolarità Paesaggistica	MEDIA

6.4 IMPATTI SULLA QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DI SENSIBILITÀ DELLA PERCEZIONE VISIVA DEL PAESAGGIO - ANALISI PREVISIVA ANTE E POSTOPERAM - RENDER DEL PROGETTO

Per verificare anche dal punto di vista visivo l'interferenza del manufatto sul paesaggio si è proceduto alla realizzazione di simulazioni di inserimento paesaggistico.

Ante operam

L'attuale configurazione dell'Aeroporto di Lamezia si sviluppa secondo un orientamento ovest-est, in cui si susseguono parallelamente tre differenti sistemi. Il primo comprende le infrastrutture di volo, che sono costituite dalla pista, dalla via di rullaggio e dal piazzale aeromobili; su quest'ultimo si affacciano, susseguendosi, le strutture principali dell'edificato aeroportuale, costituito dalle aerostazioni passeggeri e merci, dai quattro hangar mobili, dalla torre di controllo e altre strutture di supporto; oltre l'edificato si sviluppa un'area parzialmente artificializzata, la cui particolare conformazione è dovuta alla presenza di elementi presenti nel paesaggio circostante, tra cui i corsi d'acqua e le arterie stradali. Questo ultimo sistema è in parte occupato da aree adibite a parcheggio e da strutture complementari, mentre la restante parte è costituita da un'area incolta, di tanto in tanto sottoposta a manutenzione mediante periodici sfalci della vegetazione.

Figura 76 - Stato di fatto (vista nord-est)

Figura 77 - stato di fatto (vista nord-ovest)

Post operam

Le simulazioni del post-operam evidenziano come il sistema infrastrutturale sia stato ottimizzato per migliorare la gestione del traffico e l’organizzazione degli spazi. La viabilità è stata riconfigurata per garantire una distribuzione più efficiente dei flussi veicolari, con aree di parcheggio dedicate e ben separate per ciascuna tipologia di mezzo, rispondendo così alle diverse esigenze di traffico pubblico e privato. La demolizione dell'edificio esistente ha liberato spazio, creando un’area più ampia e uniforme, che favorisce la percezione visiva di ordine e facilita gli spostamenti interni.

Figura 78 - Simulazione post operam (vista nord-est)

Figura 79 - Simulazioni post operam (vista nord-ovest)

7 ANALISI DEGLI IMPATTI SECONDO IL D.P.C.M. 12/12/2005

Gli impatti valutati fanno riferimento all'alterazione qualitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, positiva e negativa relativi all'ambiente paesaggistico, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione del progetto. Come ampiamente descritto in precedenza, gli interventi ricadono in aree già urbanizzate per le quali si prevede l'espianto e il reimpianto di alberature interferenti: la nuova viabilità di accesso, ampliamento delle aree di sosta (CIS L3), la realizzazione di un nuovo Terminal Arrivi, la riqualifica dell' esistente terminal e la realizzazione di pensiline landside e airside (CIS L1).

Inoltre, gli interventi sulle alberature, oggetto della presente Relazione Paesaggistica, non interferiscono con le componente paesaggistica, intervenendo su aree localizzate.

Di seguito si analizza l'incidenza dell'opera in progetto secondo i principali tipi di modificazione/alterazione definiti dal D.P.C.M. 12/12/2005

MODIFICAZIONI DELL'ASPETTO PAESAGGISTICO		
Possibile modificazione	**Soluzione progettuale**	**Rilevanza potenziale**
Modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria, ...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.	Gli interventi in progetto non comportano alcuna modificazione né eliminazione degli elementi di strutturazione della morfologia naturale, in quanto l'area oggetto di intervento ricade all'interno della zona già urbanizzata e funzionalmente destinata a parcheggio aeroportuale. Le trasformazioni previste si inseriscono pertanto in un contesto infrastrutturale consolidato, senza alterare i profili morfologici esistenti né incidere su ambiti naturali residui.	NO

Modificazioni della compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazioni di formazioni ripariali,..).	Il progetto è teso a salvaguardare la compagine vegetale arbustiva ed arborea; tuttavia, alcune piantumazioni saranno espiantate e reimpiantate nella stessa area.	SI
Modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento).	Gli interventi in progetto non interessano lo skyline naturale, mentre andranno a modificare quello antropico dell'area in cui insistono le opere	SI
Modificazioni della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico.	Gli interventi in progetto, in ragione della loro localizzazione, non interessano aspetti incidenti sulla funzionalità ecologica o comportanti modificazione dell'assetto idraulico ed idrogeologico. Ne discende che non hanno a determinarsi i conseguenti effetti sul paesaggio.	NO
Modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico.	In ragione della particolare orografia dei luoghi e della articolazione della rete viaria prospettante l'aeroporto, assunta quale ambito prioritario di percezione visiva, non è possibile a priori escludere la sussistenza di modificazioni dell'assetto percettivo, scenico o panoramico.	SI
Modificazioni dell'assetto insediativo-storico.	Gli interventi in progetto insistono su di un'area infrastrutturale realizzata tra gli anni Sessanta e Settanta e conseguentemente non determinano alcuna modificazione dell'assetto insediativo di impianto storico	NO

Modificazioni di caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo).	Gli interventi in progetto prevedranno strutture e attrezzature di corredo aventi caratteri costruttivi, materici e coloristici differenti rispetto all'attuale conformazione risalente agli anni Sessanta e Settanta.	NO
Modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e colturale.	Gli interventi in progetto non interessano aree agricole.	NO
Modificazioni dei caratteri strutturali del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare).	Gli interventi in progetto non interessano aree agricole	NO

Di seguito i caratteri relativi ai principali tipi di alterazione, riportati nel DPCM del 2005.

ALTERAZIONI DELL'ASPETTO PAESAGGISTICO		
Possibile alterazione	**Soluzione progettuale**	**Rilevanza potenziale**
Intrusione (inserimento in un sistema paesaggistico di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari, compositivi, percettivi o simbolici per es. capannone industriale, in un'area agricola o in un insediamento storico).	Gli interventi in progetto introdotti sono del tutto pertinenti e congrui con i caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici del sistema paesaggistico. Nonostante ciò, in considerazione della nuova fisionomia che l'aeroporto andrà ad assumere, non è possibile in via preliminare escludere una sua intrusione nelle relazioni visive	SI

Suddivisione (per esempio, nuova viabilità che attraversa un sistema agricolo, o un insediamento urbano sparso, separandone le parti).	Gli interventi in progetto non operano alcuna separazione in parti del sistema paesaggistico. In ragione della contestualità delle opere, insistenti in un'area già infrastrutturizzata, i rapporti dimensionali e percettivi tra pianura e il sistema dei rilievi restano inalterati	NO
Frammentazione (per esempio, progressivo inserimento di elementi estranei in un'area agricola, dividendola in parti non più comunicanti).	Gli interventi in progetto, insistenti in un'area già infrastrutturizzata, non determinano l'inserimento di elementi estranei al sistema paesaggistico e la sua divisione in parti non più comunicanti	NO
Riduzione (progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi strutturali di un sistema, per esempio di una rete di canalizzazioni agricole, di edifici storici in un nucleo di edilizia rurale, ecc.).	Gli interventi in progetto, in quanto costituiscono variante all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, non sono tali da determinare diminuzione o alterazione significativa del sistema paesaggistico in cui si inserisce	NO
Eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema	Gli interventi in progetto, in quanto costituiscono modifiche all'assetto attuale dell'aeroporto esistente, non determinano alcuna modificazione delle relazioni visive. Nonostante ciò, in considerazione della nuova fisionamia che l'aeroporto andrà ad assumere, non è possibile in via preliminare escludere la presenza di modificazioni delle relazioni visive Per quanto invece attiene alle relazioni storico-culturali e simboliche, risulta da subito possibile escludere tale fattispecie in ragione della natura e delle finalità di un'infrastruttura già esistente, propria degli interventi in progetto	SI

Concentrazione (eccessiva densità di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto).	Gli interventi in progetto, apportando modifiche all'attuale assetto del aeroporto, non determinano alcuna concentrazione aggiuntiva rispetto allo stato attuale	NO
Interruzione di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale.	Gli interventi in progetto non interessano i processi ecologici ed ambientali, a prescindere dalla scala di loro considerazione	NO
Destrutturazione (quando si interviene sulla struttura di un sistema paesaggistico alterandola per frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche, ...).	In ragione di quanto detto ai punti precedenti, gli interventi in progetto non operano alcuna frammentazione, in quanto costituiscono variante all'attuale fisionomia dell'aeroporto esistente, apportando modifiche all'assetto e alla struttura complessiva dello stato attuale	NO
Deconnotazione (quando si interviene su un sistema paesaggistico alterando i caratteri degli elementi costitutivi).	Per gli interventi in progetto, che costituiscono modifica all'aeroporto esistente realizzato tra gli anni Sessanta e Settanta, è possibile escludere qualsiasi alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi il sistema paesaggistico	NO

8 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SUL PAESAGGIO

La presente valutazione degli effetti sul paesaggio analizza le implicazioni delle trasformazioni previste nell’area di intervento e nel suo contesto paesaggistico. L'obiettivo è garantire che le modifiche, pur rispondendo alle esigenze di sviluppo infrastrutturale, siano compatibili con la tutela dei sistemi ecologici e la qualità del paesaggio esistente.

La previsione degli effetti degli interventi dal punto di vista paesaggistico, considera le trasformazioni:

- dirette e indirette;
- reversibili e irreversibili;
- a breve e medio termine;
- nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico;
- in fase di cantiere e a regime.

La determinazione dell’effetto è data dal livello di modifica determinato dalla realizzazione ed entrata dall’intervento, in ragione dei caratteri e della qualità paesaggistica, definita all’interno dei precedenti capitoli.

Gli interventi prevedono l’ampliamento dell'area attualmente utilizzata a parcheggio per la realizzazione di una strada con rotatorie, preservando i sistemi ecologici esistenti. Gli interventi contemplano:

- Demolizione della recinzione esistente, necessario naumentare lo spazio a disposizione e creare uno spazio unitario.
- Rimozione dei marciapiedi e sostituzione con nuove pavimentazioni, mirate a migliorare la sicurezza e l'accessibilità pedonale.
- Fresatura della pavimentazione stradale fino a una profondità massima di 5 cm, per preparare il fondo stradale a nuovi interventi di rifacimento.
- Riorganizzazione delle aree di parcheggio, in particolare demolizione del fabbricato "rental car" per ampliare la capienza a circa 480 posti auto.
- Demolizione parziale o totale di alcuni fabbricati, sia fuori terra che interrati, tra cui il manufatto di via Imbrogno e Casotto Park 1.

Fase di cantiere

Durante i lavori si assisterà a una temporanea perdita di elementi visivi familiari, come le recinzioni e alcuni fabbricati esistenti. Tuttavia, questa fase porterà a una riorganizzazione più funzionale delle superfici, contribuendo a creare un aspetto complessivo più ordinato e armonioso.

Nel contesto paesaggistico circostante, l'impatto sarà mitigato grazie alla scelta di preservare i sistemi ecologici e all'impiego di materiali e tecniche che rispettano l’ambiente. Questo approccio consentirà di integrare le nuove opere in modo equilibrato nel paesaggio esistente, senza stravolgerne l’identità.

Si verificheranno inoltre alcune modifiche temporanee al paesaggio. La movimentazione di terra, l'utilizzo di attrezzature e le operazioni di demolizione potranno influire sull'aspetto visivo della zona. Inoltre, la presenza di cantieri e mezzi operativi potrebbe generare disturbo visivo e percezione di disordine, seppur circoscritti al periodo dei lavori.

Fase di esercizio

Una volta completati gli interventi, si prevede un miglioramento complessivo sia dal punto di vista funzionale che estetico. La riorganizzazione delle aree stradali e pedonali favorirà una maggiore sicurezza e accessibilità, contribuendo al tempo stesso a un aspetto più ordinato e moderno. L’ampliamento delle aree parcheggio, con una disposizione più razionale, migliorerà ulteriormente l’accessibilità e conferirà ordine al contesto paesaggistico.

Nonostante le trasformazioni significative, il progetto si inserisce in modo coerente nel contesto paesaggistico, valorizzandolo nel medio termine. La scelta di soluzioni tecniche e materiali compatibili, unite all’adozione di interventi di mitigazione, permetterà di ridurre al minimo gli impatti negativi.

Il progettato intervento considerato nel suo insieme e come rappresentato dalla documentazione visionata ed allegata alla richiesta, non reca pregiudizio per la tutela dell'ambiente così come previsto dal D.L.vo 42/2004 relativamente ai vincoli imposti sul territorio di Lamezia Terme.

9 MITIGAZIONE DELL’IMPATTO DELL’INTERVENTO

Fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica, la presente relazione paesaggistica indica le opere di mitigazione e compensazione che si fondano sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni.

Come emerso dall’analisi della pianificazione paesaggistica e territoriale, in particolare dal QRTP della Calabria, l’area di intervento si inserisce in un paesaggio con caratteristiche tra loro opposte: se da una parte, infatti, persistono elementi di valore paesaggistico rilevante, come la fascia costiera con le sue dune, le sue pinete e la tessitura regolare delle coltivazioni agricole e dei frutteti, dall’altra sono presenti due poli di grande trasformazione insediativa, costituiti dall’area industriale, l’aeroporto e le grandi arterie stradali.
Come riportato dal Piano, “la tutela delle componenti paesaggistiche dell'area deve mirare alla conservazione integrale della fascia litoranea dunale e retrodunale (pinete), al mentenimento del patrimonio di ruralità ed alla conservazione e reintegrazioni dei valori paesistici ancora rinvenibili nelle aree di degrado e compromissione, anche con previsioni di qualificazione paesistico-percettiva delle aree maggiormente degradate (aeroporto e area AST).
Negli ambiti compromessi o degradati che definiscono la fascia costiera, devono essere attivate azioni per il recupero e la riqualificazione paesaggistica, volte a riorganizzare la struttura insediativa, utilizzando in particolare le aree di trasformazione in programma, per elevare complessivamente la qualità architettonica ed urbana del contesto, recuperando aree degradate e riqualificando gli spazi pubblici.

Gli interventi proposti sono orientati al recupero e alla valorizzazione degli elementi che possono rafforzare le relazioni tra l’aeroporto e il paesaggio circostante.

L’obiettivo è quello di creare una nuova qualità urbana, non sono a beneficio dei flussi di visitatori generati, in entrata e uscita dall’aeroporto, quanto anche alla cittadinanza che vive insieme alla presenza dell’aeroporto stesso.

L’idea guida risiede nella creazione di un sistema verde per elevare il livello di naturalità dell’area.
La proposta d’intervento tiene conto dell’importanza della componente vegetale esistente, caratterizzata da una varietà di specie arboree e arbustive tra cui pini, lecci, acacie, robinie pseudoacacie, *Schinus molle*, *Cordyline australis*, cipressi, alberi di piccola taglia, oleandri, *Cortaderia selloana* (corderia), siepi e diverse specie di palme come palma nana (*Chamaerops*

humilis), palma regina (*Syagrus romanzoffiana*) e palme di *Washingtonia*. L'intervento è finalizzato alla tutela delle specie arboree di maggior pregio, che saranno preservate nel loro contesto originario, e alla gestione responsabile delle restanti specie, che verranno espiantate e reimpiantate secondo un progetto paesaggistico integrato. Questo prevede la creazione di nuove aree verdi e la riallocazione degli esemplari in prossimità delle zone d'intervento, al fine di mantenere la continuità ecologica e paesaggistica. Il progetto paesaggistico si articola inoltre in aree di compensazione per una superficie complessiva di 4.486 mq, localizzate all'interno delle tre rotatorie, in prossimità dei parcheggi e lungo i margini perimetrali dell'area progettuale. Queste aree saranno progettate per garantire ombreggiamento, mitigare l'effetto "isola di calore" e migliorare la qualità dell'aria, promuovendo al contempo la biodiversità e la resilienza ambientale del sito. I dati di superficie di ciascuna area verde di compensazione sono riportati nella tabella seguente.

In tabella è indicata la quantità di superficie di ciacun area verde di compensazione.

Area di compensazione	**Totale mq**
R1	530 mq
R2	255 mq
R3 + parcheggio bus	1502 mq
Parcheggio A1	903 mq
Area di servizio	95 mq
Area di servizio	395 mq
Parcheggio bus	806 mq
	4486 mq

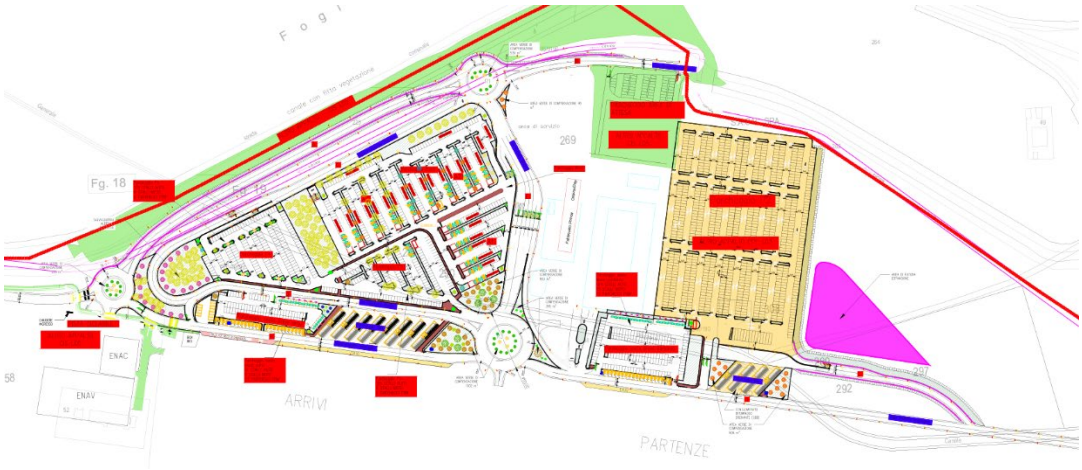


Figura 80 - Aree verdi di progetto

Inoltre l’inserimento ambientale delle opere di progetto ha valutato soprattutto gli impatti visivi che queste provocano su questi ambiti urbani già ben consolidati.

Per la mitigazione visiva dei muretti di recinzione, saranno utilizzate cromie che si integrino armoniosamente nel contesto paesaggistico. In particolare saranno utilizzati il grigio chiaro per il muretto in calcestruzzo (CLS) e il nero per la rete sovrastante.

Pertanto si ritiene che il progetto consenta di preserva i caratteri morfologici, ambientali e paesaggistici, di valorizzare le poche preesistenze ambientali caratterizzanti il sito.

L’opera in progetto, si configura come intervento di migliorativo della percezione del paesaggio oltre che come opera necessaria alla valorizzazione dell’area.

10 COMPATIBILITA’ CON LE DISPOSIZIONI DI TUTELA

Al fine di inquadrare correttamente il tema della compatibilità con le disposizioni di tutela occorre sinteticamente richiamare quanto emerso dalla precedente analisi del sistema dei vincoli e del quadro pianificatorio.

Tutele di riferimento nazionale

In riferimento all'analisi delle interferenze tra le opere in progetto e le tutele e i vincoli dettati dalla normativa nazionale, sono emerse le interferenze sintetizzate in Tabella.

TUTELA	*BENE*
Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell’art 136 del D.Lgs 42/2004 e smi	Area costiera tirrenica sita nel comune di lamezia terme (Ex Santa Eufemia Lamezia) comprendete la località Fiore
Aree tutelate per legge ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs 42/2004 e smi	Fiumi, torrenti, corsi d’acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m

L'opera progettuale è compresa all'interno dell'area di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e smi, denominata "Area costiera tirrenica sita nel comune di Lamezia Terme (Ex Santa Eufemia Lamezia) comprendente la località Fiore" e limitatamente le aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi, riconducibili ai “Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m, ai sensi del predetto articolo comma 1 lett. c”.

Premesso che, come specificato dallo stesso disposto normativo al comma 1 del citato articolo, dette tipologie di beni "sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo [ossia il Titolo I "Tutela e valorizzazione"]", ai fini dell'analisi della compatibilità degli interventi in progetto con le disposizioni dettate dal vincolo, giova ricordare che i vincoli di cui all'articolo 142 non hanno a fondamento il riconoscimento di un notevole interesse pubblico del bene tutelato, come per l'appunto nel caso di quelli vincolati in base alla legge a termini dell'articolo 136,

quanto invece la stessa sussistenza di detto bene, considerata a prescindere dal suo specifico valore ed interesse.

Ancorché possa apparire superfluo, si rammenta che l'intervento progettuale, già insiste su tali vincoli e, in ragione di ciò, non sussistono quelle motivazioni di conservazione dell'integrità del segno naturale che costituiscono la ratio dei vincoli ope legis.

Ciò premesso, è ragionevole affermare che per il caso in specie non sussistono motivazioni che vadano a minacciare la conservazione dell'integrità delle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi e, ancor più per le aree di notevole interesse pubblico ai sensi del dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e smi.

Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico

L'art. 24 delle Disposizioni normative affermano che il QTRP si attua attraverso la pianificazione sottordinata, tra cui il PTCP di Catanzaro al quale si rimanda.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Catanzaro

Relativamente alla pianificazione di livello provinciale, si segnalano le seguenti interferenze tra gli indicatori di paesaggio, le tutele del PTCP e l'intervento progettuale.

TUTELA	*BENE*
Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art 136 del D.Lgs 42/2004 e smi	Area costiera tirrenica sita nel comune di lamezia terme (Ex Santa Eufemia Lamezia) comprendete la località Fiore
Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 e smi	Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m
INDICATORI DI PAESAGGIO	

Unità di paesaggio costiero – costa tirrenica	

L'area aeroportuale è inclusa tra le infrastrutture recenti, all'interno del territorio dell'unità di paesaggio della costa tirrenica. Il PTCP definisce per questa unità di paesaggio i seguenti obiettivi di qualità:

- mantenimento e il ripristino degli elementi di valore ambientale e paesaggistico e della struttura agraria tradizionale per tessitura o per tipo di coltivazione;
- qualificazione turistico-ambientale per lo svago e il tempo libero;
- controllo degli assetti insediativi e infrastrutturali e delle reti tecnologiche e dei servizi ambientali, mediante:
- la limitazione della crescita in addizione al tessuto edilizio esistente;
- il recupero degli assetti esistenti anche per la qualificazione dell'offerta turistica;
- il rilancio della ferrovia/metropolitana come asse del turismo di qualità e il conseguente controllo degli assetti infrastrutturali su gomma, qualificando il disegno e l'inserimento paesaggistico e limitando lo spreco del territorio.

A tal proposito può essere citato l'art. 56 del piano che "*riconosce al sistema aeroportuale una rilevanza strategica che investe diversi aspetti: quelli legati all'assetto economico della Regione e della Provincia, quelli relativi alla realizzazione di un sistema integrato dei trasporti, quelli relativi alle caratteristiche turistiche del territorio provinciale".*

In coerenza con il Piano le opere oggetto dello studio concorrono ad amplificare il ruolo di importanza dello scalo, che a livello economico rappresenta un'opportunità di crescita per il comune, la provincia e l'intera regione calabra.

In merito alle tutele identificate dal Piano, le norme dispongono che per i beni paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi si applicano le disposizioni degli artt. 146 e 147 del medesimo decreto.

A tal fine è stata redatta la presente Relazione, finalizzata alla verifica della compatibilità paesaggistica, per l'ottenimento preventivo dell'autorizzazione da parte degli enti competenti.

In ragione delle finalità dell'intervento progettuale e della sua collocazione all'interno dell'attuale area aeroportuale, non si riscontrano incongruenze con il dettato normativo del PTCP di Catanzaro.

Piano Strutturale Comunale di Lamezia Terme

Con delibera di Consiglio Comunale n° 33 del 3/10/2023 è stato approvato il nuovo strumento urbanistico generale, il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.), ai sensi della Legge Urbanistica Regionale n. 19/2002, ed è in corso la procedura di pubblicazione dell'avviso di sua avvenuta approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria.

Piano Regolatore Comunale di Lamezia Terme

Dall’analisi del PRG emerge che l’area aeroportuale è stata considerata come una vasta porzione di territorio occupata da servizi di interesse sovra-comunale, su cui sussiste una fascia di rispetto che è stata preservata circondando il sedime aeroportuale con un ampio ambito agricolo di riserva per le quali le norme del Piano ammette le opere di cui all’opera in progetto.

Secondo quanto analizzato si può ritenere l’opera progettuale compatibile con i dettati normativi del PRG di lamezia Terme.

11 CONCLUSIONI

Nel presente studio è stato descritto e valutato un sito progettuale destinato alla riqualificazione della viabilità e delle aree di sosta dell'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme.

Si è sottolineato come già di per sé l'area vasta e l'intera piana di Lamezia Terme, per le sue condizioni morfologiche e bioclimatico-pedologiche propizie ad un'agricoltura intensiva, si riveli estremamente rimaneggiata nei suoi aspetti naturalistici e in termini di presenza di vegetazione spontanea. Oltre a questo, l'area di progetto si pone in un settore della Piana di Lamezia dove è importante l'impatto antropico, con una forte incidenza di aree residenziali, commerciali, infrastrutturali. Per quanto detto, si comprende agevolmente come l'area oggetto di riqualificazione, localizzata all'interno dell'area aeroportuale, si configuri come un ampio incolto di nessun interesse per la conservazione e caratterizzato dalla presenza di specie banali, ubiquitarie, oltre a diverse alloctone e invasive. Solo lungo il reticolo idrografico che lambisce in alcuni tratti il sito di progetto è localmente possibile apprezzare specie tipiche della vegetazione ripariale, soprattutto elofite, in quanto molto limitati e localizzati appaiono invece nuclei arborei con pioppi e salici.

In base a quanto indicato, e data la composizione delle cenosi spontanee oggetto d'intervento come rilevate in fase ante-operam, si nota come a termine degli interventi di sistemazione previsti per l'area di sosta e per il miglioramento della viabilità, al fine dell'auspicato ripristino della flora esistente, sarà sufficiente provvedere a riportare del terreno vegetale atto ad accogliere la ricolonizzazione delle specie; sicuramente il processo sarà rapido, in quanto come evidenziato nella check-list prodotta, la maggior parte delle specie rilevate è data da specie erbacee particolarmente diffuse negli ambienti marginali e negli incolti del prossimo circondario del sito progettuale. Interventi di maggior valore naturalistico, prossimi al sito progettuale ma comunque già esterni, potrebbero invece riguardare il potenziamento delle fasce ripariali fondamentalmente rappresentate allo stato attuale da cenosi monospecifiche di *Arundo donax,* mediante l'impianto di *Salix alba, Salix purpurea, Populus alba* e *Populus nigra,* come detto localmente osservate con sparuti nuclei nelle fasce ripariali dei dintorni del sito progettuale. Un simile intervento, da attuarsi con tecniche di ingegneria naturalistica, avrebbe importanti ricadute sul contesto naturalistico-ambientale in oggetto, come detto estremamente povero e rimaneggiato, andando a creare nuove cenosi forestali ripariali di grande valore conservazionistico, in quanto potenzialmente assimilabili al codice 92A0 dell'Allegato 1 della Direttiva 92/43/CEE, *Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba* (cod. 92A0).

Per il ripristino invece di elementi arborei, relativi invece al verde di arredo esistente nell'area di progetto, sarà invece necessario mettere in atto tutte le accortezze nell'esecuzione dei lavori, finalizzate a fare in modo che l'espianto e il successivo reimpianto degli individui, pur sempre un evento traumatico, si traduca in un successivo effettivo attecchimento degli individui (adeguato periodo di intervento, adeguata preparazione della zolla, periodo limitato possibilmente al massimo di pochi giorni tra l'espianto e il reimpianto, ecc.).

12 BIBLIOGRAFIA

ARSSA, Università Mediterranea di Reggio Calabria, 2003 – Carta della vegetazione reale di Monte Mancuso (CZ – Calabria).

Codogno M., Corbetta F. & Puntillo D., 1986. Valutazione ecologica delle stazioni di *Lereschia thomasii* (Ten.) Boiss. In Calabria. Biogeograpghia – The Journal of Integrative Biogeography, 10 (1): 179-184. DOI: 10.21426/B610110233

Conti F., Manzi A., Pedrotti F, 1997. Liste Rosse Regionali delle Piante d'Italia. WWF Italia, Università di Camerino. Camerino.

Corbet G., Ovenden D., 1985. Guida dei mammiferi d’Europa. Franco Muzzio Editore, Padova.

European Commission, DG Environment, 2013. Interpretation Manual of European Union Habitats, EUR 28.

Iovino F., Galiano C., Nicolaci A., Perrone V., Spanò S., 2019. I rimboschimenti litoranei in Calabira: miglioramento e conservazione. Atti del IV Congresso Nazionale di Selvicoltura. L'Italia Forestale e Montana, 74 (3):155-187

DOI: 10.4129/IFM.2019.3.03

ISPRA, 2012. La geologia della Sardegna, 84° Congresso Nazionale della Società Geologica Italiana. Sassari, 15-17 settembre 2008.

IUCN, 2012. Red list categories and criteria, 3.1 second edition. Gland and Cambridge.

LIPU & WWF (a cura di), Calvario E., Gustin M., Sarrocco S., Gallo – Orsi U., Bulgarini F. & Fraticelli F., 1999 - Nuova Lista rossa degli Uccelli nidificanti in Italia. Riv. ital. Ornit., 69: 3-43.

Pignatti S., 2002. Flora d'Italia, Voll. I-III. Edagricole.

Polunin O., 1977. Guida agli alberi e agli arbusti d'Europa. Zanichelli.

Regione Calabria, 2023. Piano regionale per la prevenzione e la lotta attiva agli incendi boschivi, anno 2023.

Regione Calabria, Dipartimento Agricoltura e Risorse Agroalimentari, 2014 – Piano Forestale Regionale 2014-2020.

Rivas-Martinez S., 2008. Global bioclimatics (version 27-08-2004). www.ucm.es/info/cif

Spampinato G., 2002. Guida alla Flora dell'Aspromonte. Laruffa Editore.